N° 286. — 7e Année.
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : CASTERÈS

3 Mars 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

RAGUENEAU
(VAINQUEUR DU CROSS-COUNTRY NATIONAL)

Le Concours d'Antidérapants

Le Cross-Country National

Le Prix de l'Avenir à Auteuil

Le nouveau gymnase Pons.

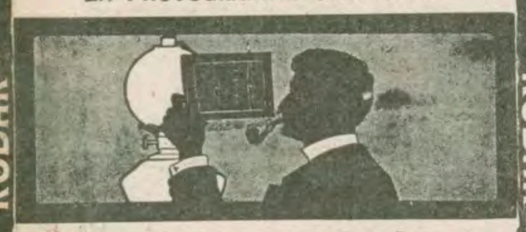
Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ

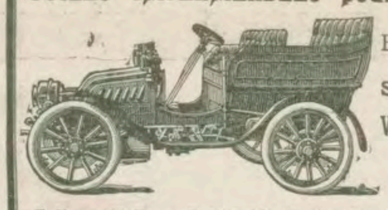
EASTMAN KODAK

PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme

LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK

TOILES IMPERMÉABLES pour AUTOMOBILES



Capotes, Housses, Banquettes, Bâches, Couvertures, etc.

SEAUX en TOILE

Vêtements imperméables pour chauffeurs

Mon Vve METTEZ 5, place de l'Hôtel-de-Ville PARIS

Envoi Franco d'échantillons — Citer la « Vie au Grand Air » en écrivant

---

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.

DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

---

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours de dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre tai restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOI **1**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 4 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA — Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

PROTECTEUR

Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS

Évite DÉRAPAGE, CREVAISONS ÉCHAUFFEMENT, POUSSIÈRE

CHAMEROY

AU VESINET (S.-et-O:)

AUTOMOBILES ET CYCLES

de toutes marques

MORS — CLÉMENT — G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-5

— 41 —

Rue St-Ferdinand

(Avenue de la Grande-Armée)

ACCESSOIRES RÉPARATIONS

ERNEST LOSTE

livre de suite

Les 12-Chevaux BAYARD

Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.

A. CLÉMENT, Constructeur

VENTE - ACHAT - ECHANGE

37, RUE BRUNEL, PARIS — Téléphone 555-43

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste **2f.10** contre Mandat Poste

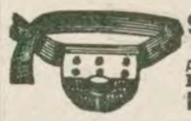
3 flacons Franco Gare **5f.** ou domicile **5f.25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.

31 Faubourg Bourgogne, Orléans

Affiches et Estampes Spécialité pour tous les sports. — Affiches pour amateurs. — Affiches décoratives avec ou sans lettre pour décor de garage d'Autos, Villas et autres depuis 0 fr. 60.

PIGEON 7, Boulevard Bonne-Nouvelle. PARIS



SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ASTHME et Catarrhe Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC** (Boîte 2 fr.)

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tou

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX

239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

VIN FIN BEAUJOLAIS naturel, fruité, bonne conserve, 215 litr., f^co port gare dest^ce; dom^ie Paris. **85f**

Ech^ge grat. **P. Fromont**, propr., *Villefranche-en-Beaujolais (Rhône)*.

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

COUVEUSE A RÉGULATEUR Réussite 90 o/o

Un Mois à l'Essai

et par **PAIEMENTS MENSUELS**

ŒUFS a couver. clairs remplacés. VOLAILLES 1er choix

OVITALINE St-M. double la ponte | Album illustré et Catalogue fec.timb.

Boîte 3.000 doses, 3 fr. 80 franco

ÉLEVAGE St-V. MICHEL LANGEAIS (I. L.)

Lire **FEMINA** " LA REVUE IDÉALE *De la Femme et de la Jeune Fille*

GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, DESPFLUGS & Cie

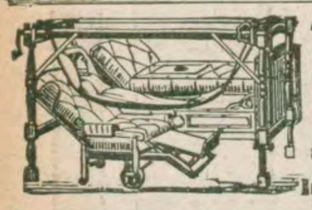
PLAQUES LACTATE & OPALINES

Indispensables pour obtenir de bonnes POSITIVES

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades

S'adaptant à tous les Lits

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HÔPITAUX

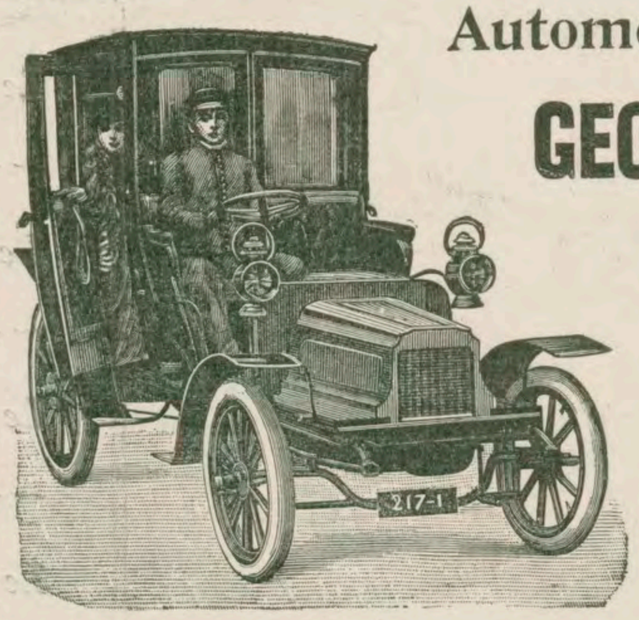
à Paris, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 dg

Automobiles

GEORGES-RICHARD-BRASIER



23, Avenue de la G^de-Armée, 23

TÉLÉPHONE 547-17 / 524-95

PARIS

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE 38, Bd de Strasbourg - PARIS

M. W. K. VANDERBILT J'

a atteint le premier

148 kil. 550 m. à l'heure

Sur ses PNEUS

CONTINENTAL

avec les nouvelles toiles

18, RUE BRUNEL, PARIS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

SOYONS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants*. — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

Le Refroidisseur Loyal

204, Rue St Maur, Paris

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LE CROSS NATIONAL

Sur la terrasse de Saint-Cloud

Le seizième Championnat National de Cross-Country s'est disputé dimanche dernier, dans le bois de Saint-Cloud. Jamais cette épreuve classique n'avait pris une importance aussi considérable que cette année. Plus de 400 concurrents appartenant aux principales sociétés athlétiques de Paris et des départements y ont pris part, donnant lieu à une compétition des plus intéressantes.

◓ ◓ ◓

Autour du Cross. — Au Trocadéro. Saint-Cloud.

On finit, Dieu me pardonne, par s'imaginer qu'un cross ne peut pas être couru autre part que dans les bois de St-Cloud, un dimanche matin, par un temps douteux — ni soleil ni pluie. La promenade est charmante, d'ailleurs, d'aller là-bas, vers le parc aux grandes allées, à travers le bois, et par le bord de l'eau, à l'heure où tous deux sont déserts ; mais malgré tout, en reconnaissant les mêmes portes, les mêmes escaliers, les mêmes bassins ; en entendant parler toujours de même, *Etoile de Sèvres, Mortes Fontaines, Lanterne de Diogène* ; en trouvant dans la même grande *descente de Bellevue*, ou dans le milieu de la même *Etoile de Chasse*, les traces bleues, vertes ou roses, voire jaunes, des cross précédents, on éprouve un petit regret de songer que la large épreuve qu'est le Cross perd à être disputée toujours au même endroit — un peu, beaucoup — de son imprévu, et qu'à force de venir courir par les mêmes allees et les mêmes bois, certains concurrents finissent par se trouver, non plus sur un chemin de rallie-papiers, mais sur une véritable piste dont ils connaissent à fond tous les détails, toutes les embûches.

J'entendais Genet, le roi des traceurs, s'étonner dimanche que, non loin du départ, le peloton de tête ait fait fausse piste. — Le tracé ne change jamais, disait-il. Ne pensez-vous pas qu'on ferait mieux de le varier un peu, même lorsqu'il s'agit du Cross National ? Donner à l'équipier, avant l'épreuve, la facilité de connaitre le terrain, de distribuer par avance l'énergie qu'il devra dépenser suivant la variété des besoins, n'est-ce pas un peu aller contre la théorie même du cross ?

On se console en songeant que si la piste ne varie guère, l'affluence est toujours aussi fidèle et qu'au moins, connaissant, lui aussi, le parcours, le public a plus de facilité pour suivre l'épreuve. Comme quoi, au fond de tout mal se trouve un bien.

Ce qu'on dit alentour.

On dit que le froid pique. C'est même le thème général de toutes les conversations. On dit aussi qu'il est bien regrettable pour le Racing que de Fleurac soit si fatigué, et que Ragueneau a une bien belle peau de bique, d'un gris admirable, qu'il tient beaucoup à conserver jusqu'à la seconde du départ et à renfiler sitôt l'arrivée. Rappelant de vieux incidents sur lesquels on a fait silence, un anonyme insinue, sans y croire, près de moi, que l'amateurisme habille son homme s'il ne le nourrit pas. — Mais non, répond-on ailleurs. Ne parlez pas de cela à propos de Ragueneau. Vous savez bien qu'il n'y a pas tant et tant de mois, il avait refusé des propositions d'autant plus déshonnêtes pour ceux qui les faisaient qu'elles étaient honnêtes pour lui. — Et alors ce pardessus peau de bique aurait-il été offert à Ragueneau en souvenir de la veste infligée aux tentateurs ? — Mais non. Vous imaginez trop de choses ! Mais puisque vous parlez amateur et peau de bique, dégustez plutôt l'histoire qui vient d'arriver à Earle, un des meilleurs arrières d'association anglais. Il est devenu professionnel pour une question de chambre à coucher. — Qu'est-ce que vous racontez ? — Voyez *Morning Leader* du 11 février de cette année et lisez la note adressée au Clapton F. C., auquel appartenait Earle, par la Football Association.

« Le comité a décidé que le présent fait à Earle devait être considéré comme un remerciement des services rendus à son équipe, et que pareil fait tombait sous l'article 28 du règlement de la Football Association — et il a déclaré que Earle était maintenant professionnel. Il met également en garde le Clapton F. C. contre la répétition d'un pareil fait. »

— Ils n'y vont pas de main morte à la Football Association. Mais votre histoire de chambre à coucher ? — Voilà. A l'occasion de son mariage, je crois, Earle avait reçu des équipiers réunis de son Club une malle de voyage et un ameublement de chambre à coucher. Pour la raison indiquée plus haut, on l'a sommé de les rendre. Il n'a pas voulu ! Que vouliez-vous qu'il fit dans cette circonstance nuptiale !!! Coucher dehors ?

— Nous sommes loin de la peau de bique ! — Naturellement, et puis la peau de bique n'est qu'une plai-

[Le coup de pistolet. — 400 partants.

Le groupe des concurrents au départ.

En félicitant ici Ragueneau, vainqueur de l'épreuve pour la quatrième fois, et la Société Athlétique de Montrouge, du triomphe difficile qu'elle a remporté sur son concurrent le plus sérieux, le Racing Club de France, nous sommes heureux de pouvoir donner à nos lecteurs sur l'ensemble de cette grande épreuve l'abondante documentation photographique que nous publions ici.

◓ ◓ ◓

Le seul moment de la course où Ragueneau n'ait pas tenu la tête. *Devant lui, Versol, du R. C. et Bouchard de la S. A. M.*

L'escalade d'un talus à pic, ou de la difficulté de courir parfois, même dans une épreuve de course.

L'équipe de la Société Athlétique de Montrouge, première du classement.

L'équipe du Racing Club de France, seconde du classement.

santerie pour vous amener ma petite histoire, et revenir aussitôt au cross.

Il faisait froid. Ni manches, ni bas pour garantir les malheureux partants de la froidure. Au départ, ils se serrent comme des moineaux les uns contre les autres. Les bras rouges sentent plus vivement les cinglures des branches mortes; les jambes violettes, la piqûre des herbes; les pieds dans les escarpins souffrent cruellement à chaque nouveau pas sur la boue gelée des ornières des chemins. Le spectacle est des plus pittoresques.

Parti en paquet, le troupeau s'égrène bientôt. Après le premier tour, qui comprend 9 kilomètres, le passage des concurrents dure un bon quart d'heure. Il y a tant de jeunes coureurs qui font ici sinon tout à fait leurs premières armes, du moins leur première sortie importante!

L'arrivée.

Dans le groupe *officiels et autres* qui séjourne à l'arrivée, on émet des idées générales sur les cross. De l'impossibilité de comparer les temps d'une année à l'autre, étant données les variantes même très légères de la piste et surtout les conditions différentes de température et par conséquent de qualité de terrain, quelques fumistes rappellent des cross historiques : celui des Hébreux dans le désert, ou encore le formidable walk over terrestro-maritime du vieil Ulysse, avant sa bienheureuse rencontre avec Nausicaa, fille d'Alcinoüs, roi des Phéaciens. — Ah! nos ancêtres étaient d'autres bougres que nous, conclut quelqu'un, et pense sans doute Paul Champ, dont le cigare a cela de commun avec la piste du National, que bien qu'il soit renouvelé fréquemment, il semble toujours semblable à lui-même.

Mais la foule a remué. Là-bas Raguenau débouche, Ragueneau! Ragueneau tout seul! Depuis le départ il a ménagé adroitement ses forces, triomphant heureusement de Versel, du Racing, en combinant son effort avec celui de son collègue Bouchard. Ragueneau est frais comme une rose. Il enfile sa belle peau de bique, et se retourne pour féliciter son concurrent malheureux.

De Fleurac, le champion du Racing, qui n'a pu partir, suit la course en auto.

Moralité.

Le Cross National de 1904, s'il a été un joli succès sportif, n'a pas été très folâtre. Beaucoup de monde était venu, beaucoup de piétons, beaucoup de cyclistes, beaucoup d'automobiles; tout ce monde-là ne m'a pas fait l'effet de s'amuser follement, ça a été du moins mon impression; il m'a paru qu'il faisait un peu trop froid pour que l'enthousiasme du public s'échauffât au degré voulu. Néanmoins, au point de vue résultat, il est curieux de noter l'arrivée quasi dans un mouchoir des premières équipes. Avec 63, 68, 99 et 100 points, la Société Athlétique de Montrouge, le Racing Club de France, l'Union Athlétique Clodoaldienne et le Stade Français prennent la tête du classement, à très peu de distance l'un de l'autre. Si l'on considère que, dans une équipe de six hommes, il suffit de la défaillance d'un seul homme pour reculer considérablement le rang occupé par toute l'équipe dans le classement général, c'est là, je crois, le résultat le plus intéressant du Cross National de cette année.

ANDRÉ FOUCAULT.

Ragueneau (1er) et Bouchard (3e), de la S. A. M., à la fin de la première boucle.

Ragueneau, arrivé 1er, couvrant les 16 kilom. 400 du parcours en 1 h. 4 m. 3 s. 1/5.

Bouchard, troisième du classement.

La Semaine d'Auteuil — Le Prix de l'Avenir

Masque, à M. S. Dufour (Ellisson), arrivé 1er. — *Allegro*, à M. Ed. Archdeacon (F. Hall). — *Caracalla II*, à M. J. Hennessy (F. Bates). — *Philippe*, à M. Gaston-Dreyfus (Burgoyne). — *Cordier*, à M. Oscar Soarez (Ch. Bariller). — *Alisson*, à M. Liénart (Flint). — *Discret*, à M. Liénart (Chapman). — *Kriss*, à M. de Salverte (H. Holt), arrivé 3e.

Le saut du Brook. — Prix de l'Avenir (14e biennal. — 2e épreuve. — Steeple-chase).

Auteuil n'aura plus le monopole des réunions ; successivement, cette semaine, le Demi-Sang et la Sportive d'Encouragement rouvrent leurs hippodromes de Vincennes, d'Enghien et de Saint-Ouen, et bientôt — le 15 — nous aurons la première journée de courses plates.

◆ ◆ ◆

Et l'entraînement Leigh triompha toujours ; sur les douze épreuves de la semaine, l'entraîneur magicien s'en est adjugé cinq ; cependant il fut loin, très loin d'être satisfait, car les grosses " allocations " lui ont échappé.— « Quel homme ! quel génie ! » s'exclament ses partisans après chaque victoire remportée, même péniblement. Quant aux défaites, elles sont toutes explicables par une défaillance du jockey, un incident de course, un accident fortuit, une trop grande confiance, etc., etc.

Mais ceux qui regardent froidement les courses, qui étudient programmes et performances, sans " voir clair " — car celui qui prétend voir clair aux courses est un fat ou un bluffeur — remarquent que sur les cent quarante et quelques chevaux que Leigh entraîne, s'il en est une cinquantaine mis sur les obstacles, ce sont toujours les mêmes que nous avons vus sur la brèche depuis la rentrée, les Crown Equerry, les Gascon II, les Ruy Blas III, les Masque de Fer, les Laboureur, les Bill Garrett, les Kara ; ces chevaux ont

Le vainqueur du Prix de l'Avenir (14e biennal. — 2e épreuve. — Steeple-chase.

Vénasque, *par Bay Archer et Varagnes. Eleveur, M. Marcassus ; propriétaire, M. S. Dufour ; entraîneur, A. Baresse ; jockey, Ellisson.*

Ces dernières années, l'approche de la saison de plat marquait le retour des beaux jours, et il semble que nous revenions en hiver ; si les pronostics des modernes Mathieu de la Drôme se réalisent, c'est sous la neige que se courra le Grand Prix du Printemps.

◆ ◆ ◆

reçu une préparation spéciale pour les épreuves de début, et leurs victoires, comme leurs défaites, n'ont rien qui puisse étonner. Leigh a-t-il en réserve d'autres concurrents ? Peut-être, mais en tous les cas, je ne crois pas qu'il nous " sorte " meilleur que Gascon II qui est vraiment un cheval extraordinaire, — mais de seconde classe, — duquel, j'en suis persuadé, les Ch. Carter, les Ruddock, les Robert, et d'autres auraient su tirer un aussi excellent parti, sans peut-être lui imposer une série aussi dure de courses successives. Sa victoire de jeudi sur Vénasque, qui n'a pris dans cette épreuve qu'un bon galop en vue du Prix de l'Avenir dans lequel il a triomphé, ne doit pas le faire classer devant le cheval de M. Dufour, pas plus que sa victoire de dimanche sur Renégat et Boër II ne doit en faire l'égal de nos meilleurs spécialistes. — La défaite de Ruy Blas III par Récaldia dans le Prix Beuglot a été très sensible aux partisans de l'écurie américaine qui avait mis en ligne un trio duquel devait sortir le vainqueur : Ruy

Les futurs concurrents des Steeple Militaires.

Lorsque les programmes d'Auteuil comportent un steeple militaire, la Société des Steeple-Chases offre aux Saint-Cyriens et aux Polytechniciens l'entrée gratuite du pesage ; aussi, nos futurs officiers viennent-ils nombreux pour assister à l'épreuve la plus intéressante pour eux.

La rentrée du Steeple Militaire.
Bonheur, *par Bruce et Roitelet, au capitaine Debrion, du 26e d'artillerie, monté par le lieutenant Bertren, du train des équipages (arrivé 3e).*

Les dernières instructions avant le Prix de l'Avenir.
Le comte de Ganay, l'entraineur Jacquemin et le jockey Mitchell, qui pilota Ilus II.

Après la victoire.
Le nègre de Leigh se prépare à masser et à frictionner Gascon II, au vicomte de Fontarce, vainqueur du Prix Hypothèse (steeple-chase, 3.800 m.).

Blas III, Kara et le débutant Arizona — un débutant qui promet. — Kara est tombé, Ruy Blas mal soutenu à la dernière haie a fait une grosse faute, et Arizona monté par un apprenti n'a pu suppléer ses compagnons de boxe; la petite Récaldia, amenée bien au point pour cette importante épreuve, a facilement triomphé.

Les entraîneurs qui n'ont point sous leur direction un escadron, ne se pressent pas, ils " voient venir"; petit à petit leurs chevaux s'améliorent, viennent en forme, et lorsque Leigh aura à lutter contre des concurrents " prêts ", je crois que ses partisans auront l'oreille basse. Ce premier feu — si violent — ne me dit rien qui vaille.

La deuxième manche du Prix de l'Avenir a échappé au vainqueur de la première : Kriss, qui, malgré la tactique très habile et l'énergie du jeune Holt, n'a pu prendre que la troisième place derrière Laboureur et Vénasque. On dira que Laboureur a une excuse à sa défaite; depuis l'avant-dernière haie, il était accompagné par Mon dont le jockey avait roulé dans le tournant de Passy, et qui s'était collé à son flanc; certes, l'excuse est bonne, mais qui peut affirmer que, sans Mon, Laboureur aurait triomphé? Pourquoi voudriez-vous que Vénasque n'ait pas résisté à l'attaque de Laboureur? Vénasque, par sa qualité, par ses très honorables performances antérieures, méritait le Prix de l'Avenir; il l'a gagné en bon cheval courageux, fort bien soutenu qu'il était par Ellisson. Dans le Steeple Militaire, M. de Saint-Sauveur, qui montait Almenèches, a perdu par sa faute la première place qui lui a été soufflée par M. Donence.

FRANC PICARD.

L'ART ET L'ESCRIME

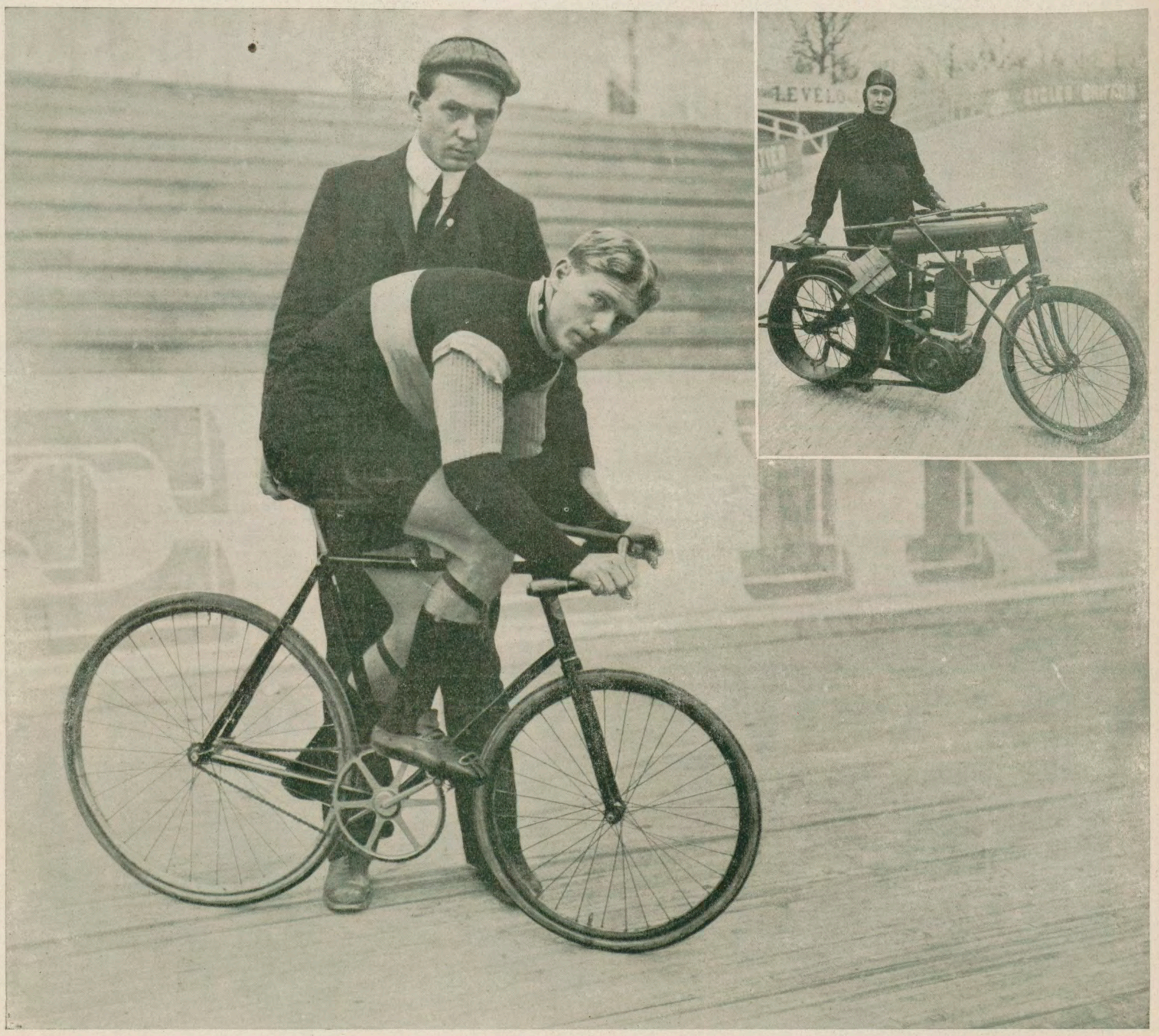
M. le lieutenant de Mas-Latrie.
Fac-similé d'un pastel de Frédéric Régamey.

M. Rosati.
Fac-similé d'un pastel de Frédéric Régamey.

M. Dillon-Kavanagh.
Fac-similé d'un pastel de Frédéric Régamey.

*Comme l'année dernière, M. F. Régamey, le peintre bien connu, au talent si personnel et si apprécié, vient d'envoyer au Cercle Volney, où ils sont exposés, une série de pastels d'escrimeurs. Ce sont les portraits de M. le lieutenant de Mas-Latrie, qui faisait partie de l'équipe du 4e chasseurs, gagnante du Challenge offert par M. Jean Stern dans le Championnat militaire d'épée; de M. Rosati, notre distingué confrère, secrétaire de la rédaction de l'*Echo de Paris, *et de M. Dillon-Kavanagh, dont les succès dans les tournois d'épée ne se comptent plus. Les œuvres du maître Régamey obtiennent le plus grand et le plus mérité succès. L'exposition du cercle Volney présente toujours, du reste, un ensemble artistique particulier, dans lequel la note sportive joue son rôle.*

Un nouveau Stayer américain ... Walthour



Walthour, le célèbre stayer américain, vainqueur de la Course de Six jours, à Madison-Square, qui vient d'arriver à Paris, et débutera le 13 mars au Vélodrome Buffalo.

Gus Lawson, l'entraîneur de Walthour, et son casque.

Successivement toutes les grandes célébrités d'Amérique viendront nous rendre visite. On dirait que les grands coureurs qui ont commencé leur carrière de l'autre côté de l'Océan éprouvent le besoin irrésistible de venir faire consacrer d'une façon définitive leur réputation sur nos pistes européennes.

Cette fois, c'est Walthour, qui, depuis la mort d'Elkes et le déclin de forme de Michaël, s'est placé d'une manière indiscutable à la tête des stayers américains.

Quelques mots de présentation sont tout indiqués, à propos de notre nouvel hôte. Walthour est né le 1er janvier 1878 à Walthourville, petite localité de la province de Géorgie, aux Etats-Unis, qui emprunta son nom au grand-père du champion actuel lequel y possédait des propriétés.

Walthour passa quelques années à l'école à Savannah, puis devint porteur de dépêches. Une course cycliste locale qu'il gagna décida de son avenir, et, séduit par l'espoir d'une belle carrière, il se fit coureur. A l'encontre de beaucoup d'autres hantés du même rêve, il ne s'était pas trompé.

Il débuta par des courses de vitesse. Son premier et grand succès fut une victoire sur Cabanne et Jaap Eden dans un handicap. Il y monta successivement tous les échelons pour finir à la marque de 20 yards de Bald, alors dans sa plus belle forme.

Le grand fond le tente cependant. Un jour, à New-York, il dispute une course de six jours avec Miller comme co-équipier et gagne le premier prix de classement individuel. Il enlève encore des courses de six jours à Boston, à Nashville, à Houston et à Memphis.

Ces triomphes répétés le mirent au premier plan et il consacra définitivement sa gloire dans la fameuse Course de Six Jours de Madison-Square, à New-York, qu'il gagna deux fois, d'abord en 1901 avec Mac-Eachern, mort depuis d'un accident en piste, et la seconde fois l'année dernière avec Munroe et où dans un sprint étourdissant il faussa compagnie au dernier tour à ses adversaires pour gagner par vingt mètres.

A peine débarqué à Paris, Walthour s'est dirigé vers le Vélodrome Buffalo où il a commencé son travail dès le matin même de son arrivée. Il a amené avec lui son matériel d'entraînement et s'est fait accompagner de son entraîneur ordinaire, Gus Lawson, frère du coureur actuellement en Australie, en compagnie duquel il a remporté quatorze victoires consécutives sur les quarante-sept qui forment son bilan de l'année dernière.

Walthour est blond, de taille moyenne et son allure en machine est d'une élégance et d'une souplesse remarquables. A peine débarqué, il a envoyé à nos meilleurs coureurs de demi-fond un défi qui a été déjà relevé par Dangla et Contenet avec lesquels il va se trouver aux prises à tour de rôle à Buffalo les 13 et 20 mars.

Ernest Mousset.

Un grand Assaut d'Escrime à Londres

Le maître Volland, l'un des professeurs d'escrime les plus réputés de Londres.

Tireurs et tireuses de l'assaut du Kensington Hôtel à Londres.

Le professeur Volland, membre de l'Académie d'Épée de Paris, est, on le sait, installé à Londres, où il dirige une des écoles d'escrime les plus fréquentées. Déjà l'année dernière, à pareille époque, il avait donné un grand assaut et le prince de Galles avait manifesté tout l'intérêt qu'il prenait à cette fête, qui vient de se renouveler dans les salons de l'Impératrice, au Kensington Royal Palace Hôtel, sous le patronage du duc de Connaught, du prince Francis de Teck, et de maints autres hauts personnages. L'ambassadeur de France, M. Paul Cambon, empêché au dernier moment, s'était fait représenter.

Pendant la semaine qui précéda cette mémorable séance, un concours international pour dames s'était disputé dont la gagnante fut Miss Editha Knocker, de la salle Forester; la seconde fut Miss Bonfanti, de la salle Volland; venaient ensuite Mlle Julia Johnstone, Miss Amy Moore, Miss Dorothy Johnston (les deux dernières élèves de Volland) et Miss Florence Carter, de l'Oxford Fencing Club, Miss Knocker et Miss Bonfanti firent, ce soir-là, un assaut de courtoisie qui surprit l'assistance, car l'escrimeuse anglaise est gauchère. Ce fut elle qui gagna la Coupe d'argent offerte par Miss Lowther.

Le sexe fort eut son tour. Le capitaine Sénat, qui se classa premier, reçut une coupe en argent et une épée d'honneur. M. Hugnet fut second. M. Foulc obtint le troisième prix et M. Kolp, le quatrième.

Louis Perrée.

A. Ayat et Volland à l'assaut de Londres.

Adj. Muller. Cap. major Elliott. Serg[t] Jameau. Le prévôt du C. Elliott.

Les maîtres d'armes militaires français et anglais.

Cap. Sénat. M. Hugnet. M. J. Foulc. M. G. Kolp.

Les vainqueurs du tournoi.

Les Sports d'Hiver en Norvège

Une course de chevaux attelés à des " sulkys " sur glace.

Une course de chevaux attelés à des traîneaux.

Un sport inconnu en France.

Les concurrents, munis de skis, sont traînés sur la glace par de forts chevaux. Ce sport, inconnu en France, est très en honneur en Norvège.

Les champions du patin, Röhne et Gundersen, disputant, à Christiania, une épreuve de 5.000 mètres.

A l'instar des années précédentes, Christiania avait organisé, il y a quelques jours, un grand meeting de patinage, au cours duquel s'est disputé le Championnat du Monde. Cette importante épreuve a été gagnée par Sumerud, de Hamar. D'autres courses figuraient encore au programme de cet intéressant meeting.

Un saut de 15 mètres de hauteur en ski.

C'est ainsi qu'il fut offert aux nombreux spectateurs, parmi lesquels se trouvaient des membres de la famille royale de Norvège, des courses de chevaux attelés à des sulkys, des courses de chevaux attelés à des traineaux, des épreuves de sauts en skis, dont les péripéties furent toutes suivies avec un très vif intérêt.

CASTERÈS

LE PATINAGE A VOILE

Une des plus jolies et des plus gracieuses variantes du patinage simple. Au lieu d'avancer sous l'effort combiné des jambes et des épaules, le patineur — ou la patineuse — tient sur son épaule une grande voile taillée en forme de foc, qu'il manœuvre absolument comme s'il conduisait un petit voilier. On peut atteindre ainsi une rapidité considérable, et si le danger de chute est plus à craindre que dans le patinage ordinaire, la pratique de cet exercice est aussi plus passionnante.

Le Vol plané. — Premières expériences à Berck

Les expériences de vol plané, suscitées par l'intelligente énergie de M. Ernest Archdeacon, sont déjà en grand honneur à Berck. La jeunesse berckoise fut, en effet, enthousiasmée par la parole convaincue et persuasive du propagateur, en France, de l'aviation. Voici les premiers résultats de cette campagne ardemment menée.

◓ ◓ ◓

Au cours de l'excursion de M. E. Archdeacon que nous accompagnâmes dans les dunes du Pas-de-Calais, nous fîmes la connaissance, à Berck, d'un jeune peintre de grand talent, M. Jan Lavezzari, dont les pinceaux paraissent avoir été admirablement imprégnés des innombrables teintes glauques ou azur du flot marin. M. Jan Lavezzari, actuellement, enchante nos yeux des "marines" qu'il enfante, mais, avant de rendre aussi parfaitement la joliesse ou la fureur de la mer retentissante, il compta parmi les élèves de l'École Centrale. Sans doute, l'artiste n'a-t-il pu complètement dépouiller le vieil homme — le vieil homme mathématicien — et nous ne saurions lui en faire le moindre grief, bien au contraire, puisque, disciple résolu de M. E. Archdeacon, il exécuta, précédant leur apôtre, des expériences de vol plané.

Immédiatement après la visite à Berck de M. Archdeacon, M. Lavezzari commençait la construction d'un aéroplane, et, le 15 février dernier, expérimentait, de la plus heureuse façon, cet appareil dont voici les caractéristiques :

Surface unique, légèrement convexe, triangulaire. Envergure : 8 mètres; plus grande largeur : 3 m. 60; surface : 13 mètres carrés; poids : 35 kilos. Le corps de l'expérimentateur se trouve dans la position verticale, selon la méthode employée par Lilienthal.

Des dunes de la pointe du Haut-Banc, auprès du phare de Berck, M. Jan Lavezzari se lança par un vent faible, et parcourait 10 mètres en 4 secondes. Puis, comme la brise avait fraîchi, il réussit un planement sur place de 30 secondes, résultat remarquable pour un essai de début. La hauteur de chute était de 6 mètres.

Après lui, M. Bonnecase obtenait un vol de 25 mètres en 10 secondes, pour 10 mètres de chute.

Il convient donc de louer sans réserve MM. Lavezzari et Bonnecase de leur excellente initiative. Ce sont d'ailleurs de fervents sportsmen, et M. Lavezzari, notamment, ne laisse pas, chaque hiver, de goûter, sur les marais de Berck, les joies du traîneau à voiles. Il vient, en outre, de fonder, dans sa ville natale, une société d'aviation dont il est le président effectif, et M. E. Archdeacon, le président d'honneur. Cette société — *l'Aéroplane berckois* — a décidé de créer un prix destiné à un concours d'aviation disputé dans la région. Elle se propose de faciliter, dans la mesure du possible, les travaux des sociétés concurrentes, et leurs épreuves dans la zone de Berck.

Autre projet du président de l'*Aéroplane berckois* : M. Lavezzari, qui construisit déjà deux aéroplanes à surface unique, baptisés *Sursum* par leur constructeur, a l'intention de se faire enlever en cerf-volant, sur la plage de Berck, à bord du *Sursum III*. Rien n'est d'ailleurs plus facile, puisque les aéroplanes actuels, les aéroplanes à surface double, sont établis d'après les procédés imaginés par Hargrave, l'inventeur du cerf-volant à cellules. Dûment enlevé dans l'atmosphère au moyen d'un simple filin, l'aviateur se délivrera du fil de retenue, suivant un mécanisme aussi simple qu'ingénieux, et regagnera le sol librement — en vol plané ! L'expérience sera des plus captivantes, n'est-ce pas ? Nous reviendrons à ce sujet prochainement, car M. Archdeacon, sur le point d'expérimenter son aéroplane à Merlimont, a bien voulu nous demander de l'accompagner derechef lors de ce nouveau et intéressant voyage.

En 1867, un marin français, Le Bris, procédait dans les environs de Brest de façon à peu près analogue. Il partait en cerf-volant et fut imité ultérieurement par l'Anglais Percy Pilcher, le premier disciple de Lilienthal.

Ceux-là firent école. Los! Los ! aux aviateurs et annonçons allégrement que dans une dizaine de jours nous assisterons à l'envoi de trois aéroplanes, sur les dunes de Merlimont : ceux de MM. Archdeacon, Lavezzari et Robart.

François Peyrey.

L'aéroplane Lavezzari.
M. Lavezzari procède au haubanage de l'appareil au moyen de cordes à piano.

Au sommet de la pointe du Haut-Banc, près du phare de Berck.

Un début en vol plané près de Berck.

Le *Sursum III*, après les expériences au pied des dunes du Haut-Banc.
On distingue M. Lavezzari au premier plan, au centre.

Un match pédestre d'une heure au Vélodrome de Rouen

DIMANCHE dernier, sur la piste en ciment du vélodrome de Rouen, Thomas et Segers, les deux fameux pédestrians parisiens, se sont rencontrés, en un match d'une heure, avec Duménil, le nouveau crack rouennais dont les performances sur cette même piste n'avaient pas été sans soulever bien des doutes.

Ces doutes étaient justifiés, puisque la piste comptée pour 333 m. 33 ne mesure en réalité que 327 m. 60, soit environ une différence d'un tour sur une heure à pied, ce qui n'avait pas empêché l'U. V. F. d'homologuer les records de 12 heures sans entraîneurs faits par Corre sur cette même piste.

Duménil n'en est pas moins un homme d'une réelle valeur, et la façon dont il a battu, dimanche, Thomas et Segers prouve que ses compatriotes ne s'étaient pas formé de lui une idée par trop exagérée. Après s'être laissé distancer par Thomas au départ, le coureur rouennais le rejoignait au 6e kilomètre, le passait au 10e, et terminait avec 60 mètres d'avance, couvrant dans l'heure 17 kil. 436 mètres, la plus forte distance atteinte en course par un coureur français.

Le vélodrome de Rouen.

Segers, 3e. Thomas, 2e. Duménil, 1er.
Les trois concurrents du match pédestre d'une heure.

Pendant le match, Segers suit Thomas entraîné par Truchot.

Le Championnat de Paris de Football Association

Beau, gardien de but du F. C. P.

LE match se dispute sur le nouveau terrain que le Football Club de Paris vient d'acquérir à Joinville. Nous arrivons à 2 heures; le terrain, superbe d'ailleurs, n'est pas encore préparé. Une animation folle y règne. Des terrassiers s'y agitent et piochent, pellent, bouchent, aplanissent à qui mieux mieux, tandis que les dirigeants du Football Club de Paris se multiplient pour faire activer tout le monde, et mettre en état le terrain au plus vite. Voici Pacini, le capitaine de l'équipe du Football Club qui se met à tracer lui-même les lignes de touche, montrant ainsi qu'il est aussi excellent organisateur, capable de veiller aux moindres détails, que sportsman parfait.

La partie commence et dès le début, c'est une stupéfaction. Malgré les pronostics les plus désespérants pour le Football Club de Paris, malgré la forme presque excellente du Racing, malgré le jeu admirable de T. Kint, qui se montre plus brillant que jamais, le Racing est continuellement enfoncé par des adversaires manifestement supérieurs. On les voit foncer terriblement, puis, tout à coup, arrêter leurs dribblings ou leurs grands coups de pied, pour organiser une série de passes d'un classicisme parfait.

En tout, le Football Club marque 3 buts, le Racing 1.

A. F.

Pacini, capitaine du F. C. P., trace la ligne de touche.

T'Kint, goal-keeper du Racing, dégage d'un coup de pied son but menacé.

Interception d'une passe des racingmen par les avants du F. C. P.

Une touche au F. C. P. Le ballon vient à un homme du Racing.

QUELQUES TYPES DE YACHTS

Le règlement du Yacht-Club de France attribue la qualité de yacht à tout bâtiment ponté ou demi-ponté, à voile ou à vapeur, consacré exclusivement et d'une manière permanente à la navigation de plaisance et propre à la navigation de mer.

✣ ✣ ✣

Les grands yachts à voile peuvent se diviser, d'après leur gréement et leur voilure, en quatre types, dont trois très distincts : les cotres, les sloops, les yawls et les goélettes. Mais le gréement du sloop a tellement d'analogie avec celui du cotre, que nous n'essaierons même pas d'en établir la différence, nous bornant, pour l'édification de ceux de nos lecteurs qui ne les connaissent pas, à décrire les trois autres.

Le *cotre* (cutter) et le *sloop* portent un seul mât, gréé d'un foc, d'une trinquette, d'une grand'voile et d'un flèche; ils ont, en outre, plusieurs voiles supplémentaires dénommées spinnaker, flying-jib, foc-ballon, etc, que l'on hisse, quand le temps le permet, pour donner au bateau une plus grande vitesse. C'est ce gréement qui est le plus généralement adopté pour les yachts de course, même dans les petites séries. Celui que représente notre dessin porte, en partant de l'avant, son foc, sa trinquette, sa grand'voile et son flèche.

Le *yawl* dérive du précédent — d'où le nom de cotre-dandy qu'on lui donne aussi. Il en diffère par le petit mât que l'on voit sur l'arrière et qui porte le nom caractéristique de mât de tape-cul — nom que l'on donne également à la voile hissée sur ce mât. Les autres voiles sont les mêmes que celles du cotre. Ce gréement est peut-être un peu moins élégant que celui du cotre franc, mais il a l'avantage d'être plus maniable, et c'est la raison pour laquelle on l'emploie de préférence sur les cruisers. Depuis quelques années, pourtant, on rencontre parmi les racers un certain nombre de yawls.

Le gréement de *goélette* n'est généralement usité que sur les yachts d'un certain tonnage. Il comporte deux mâts généralement inclinés sur l'arrière et portant des voiles identiques à celles des types précédents, dont les deux principales prennent les noms de misaine et de grand'voile, ou plus communément de voiles-goélettes.

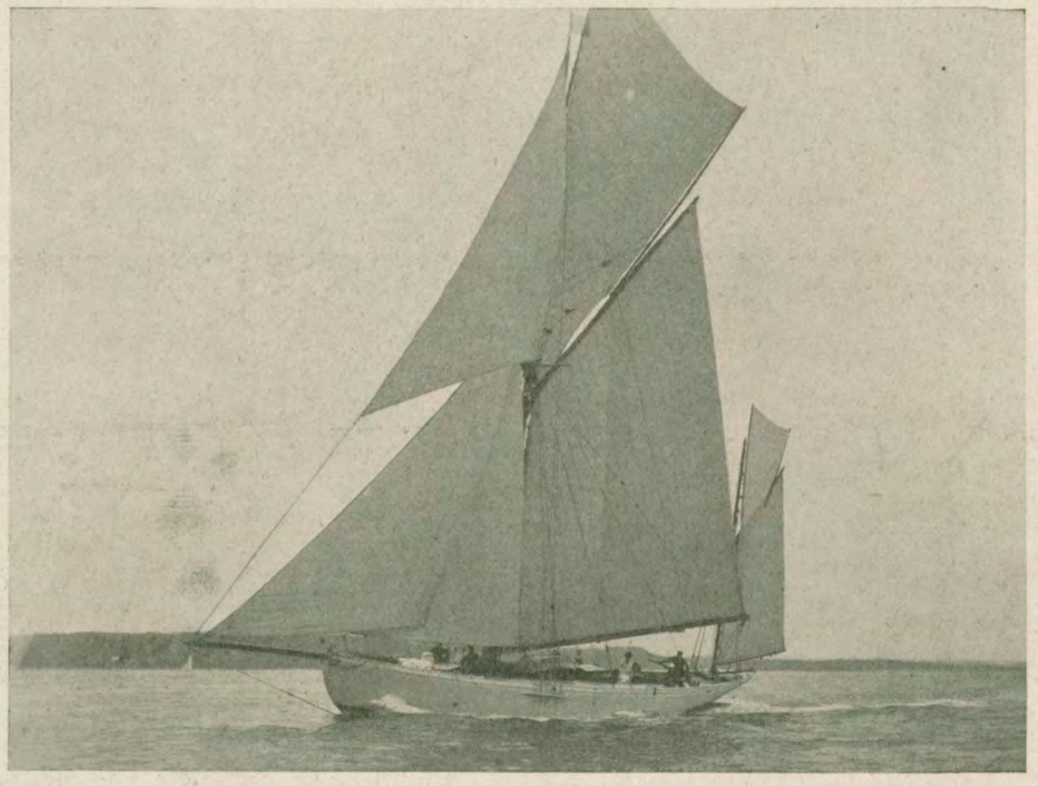
Parmi les yachts de faible tonnage, il en est qui, suivant l'usage des lieux ou la fantaisie de leur propriétaire, sont gréés en cat-boat, chebec (bateaux à une seule voile), en flambarts, en houari, etc.; c'est ainsi que, en Méditerranée, on voit encore beaucoup de " latins ", qui sont des embarcations gréées de voiles latines, c'est-à-dire triangulaires, dont les vergues sont appelées antennes.

Les yachts à vapeur sont, eux aussi, gréés de différentes façons, suivant l'usage que l'on veut en faire.

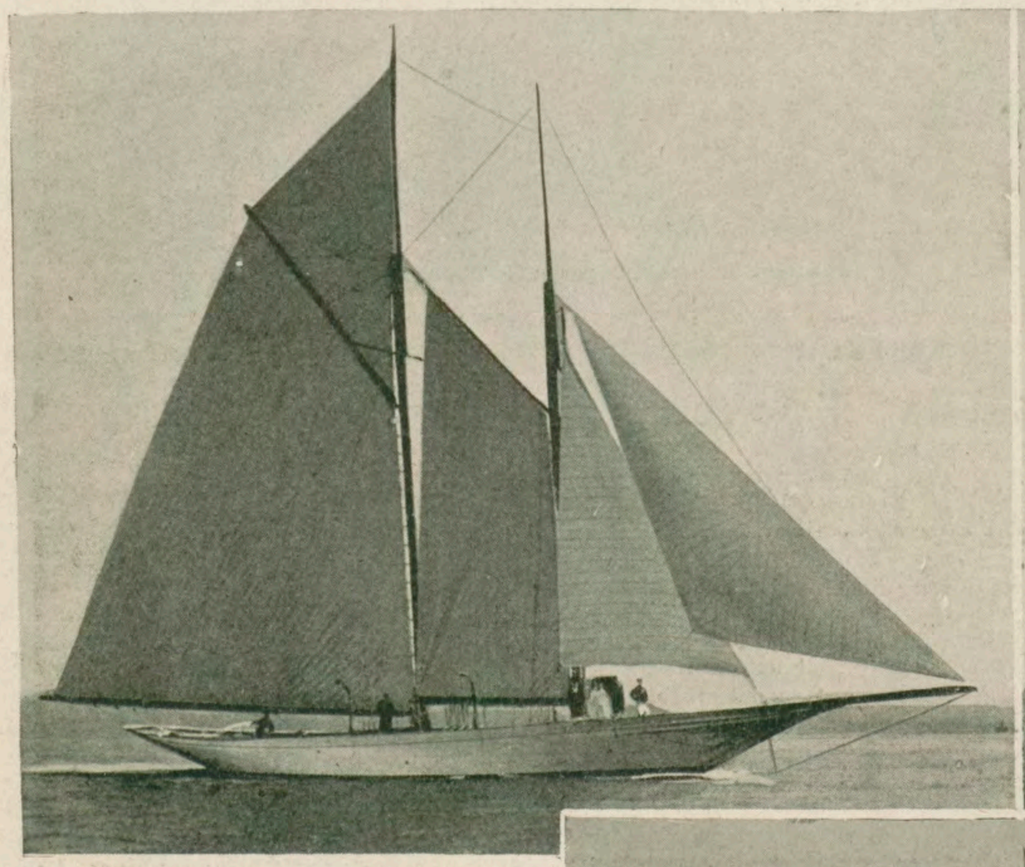
Ceux que l'on désigne communément sous le nom de *steam-yachts* et qui sont destinés à marcher presque toujours à la vapeur n'ont, en général, qu'une mâture et des voiles de goélette, souvent très réduites, qui servent plutôt à appuyer le navire — pour l'empêcher de trop rouler — qu'à lui donner de la vitesse.

Parmi ces " bâtiments ", il en est de forme, de tonnage et de gréement très divers, et nous avons pensé qu'il serait intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs quelques-uns des " types " les plus répandus.

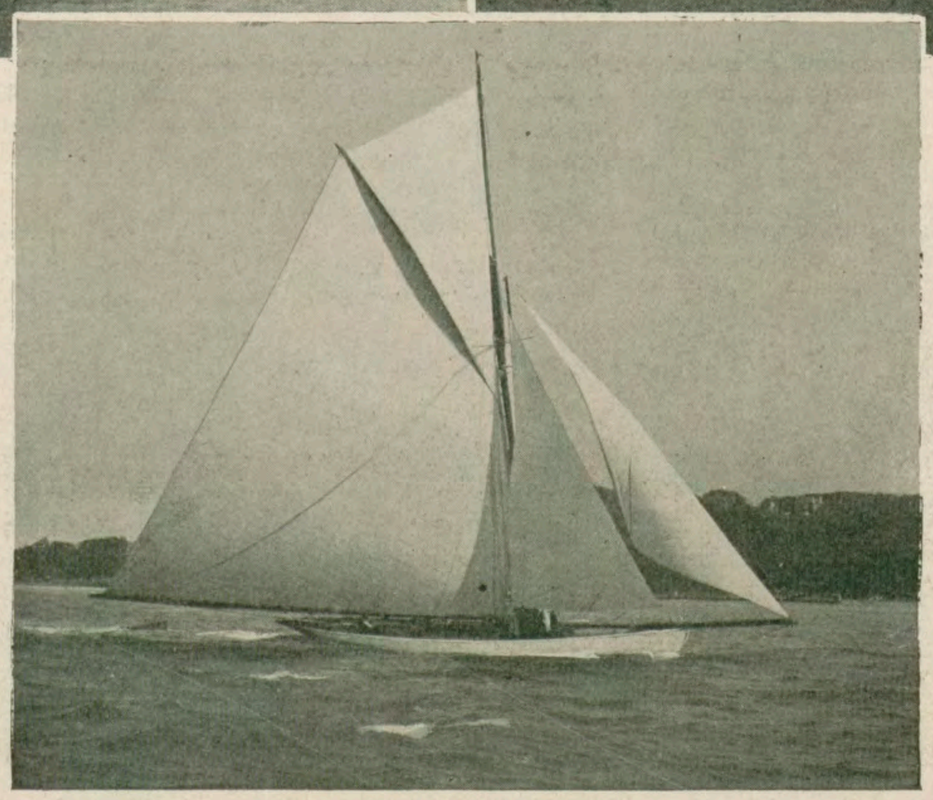
✣ ✣ ✣



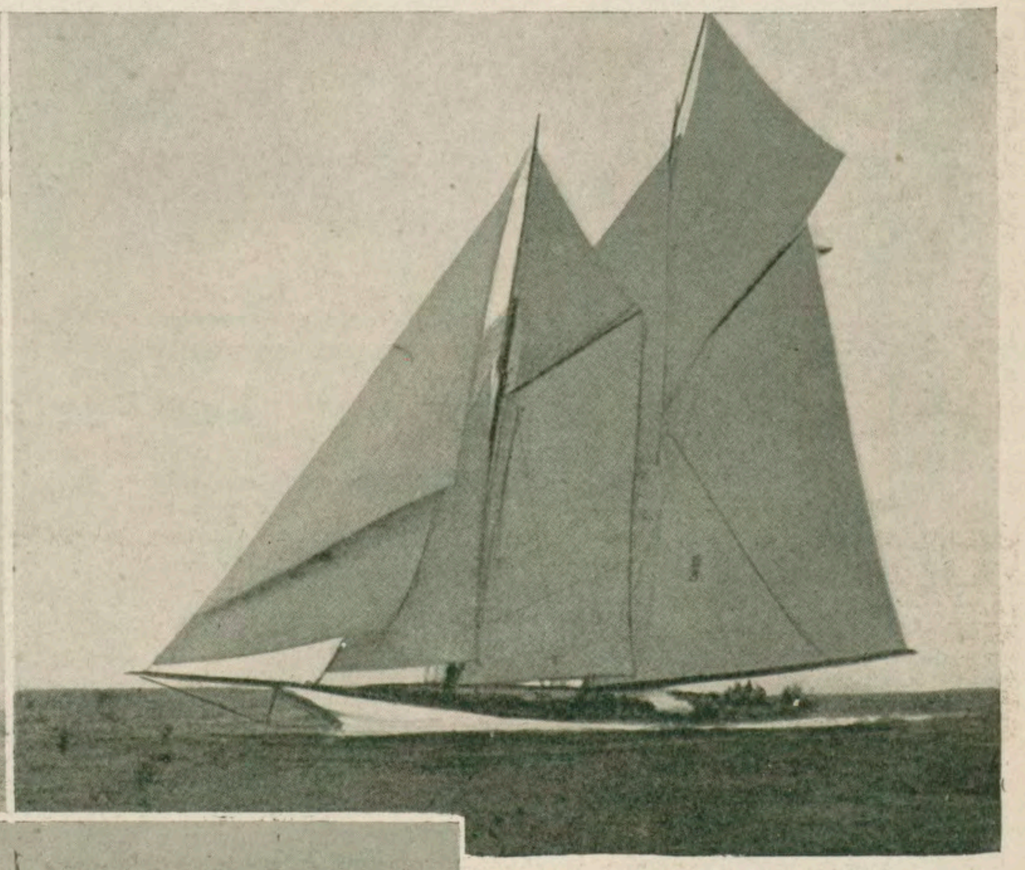
Le *Cecily*, yawl ou cotre-dandy



***Asthore*, goélette anglaise de 115 tonneaux.**



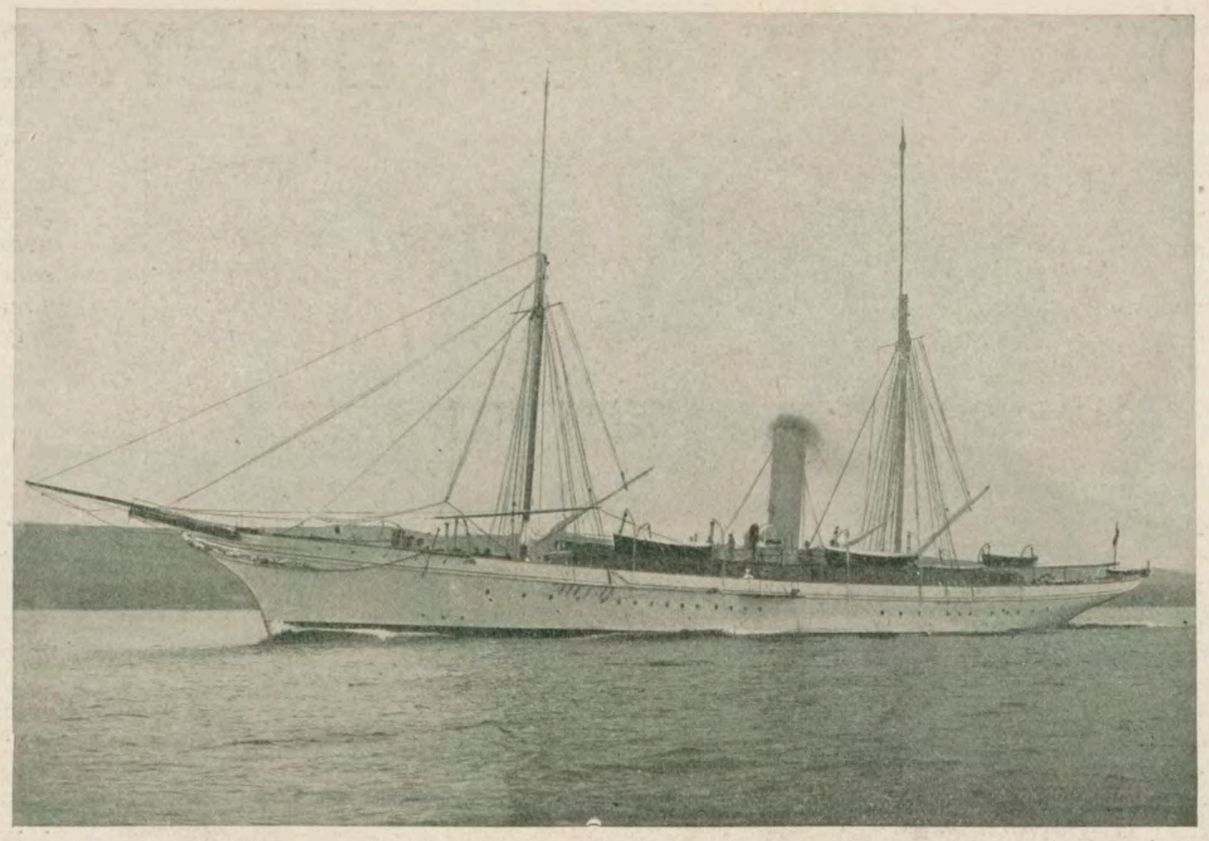
Un cotre. — Le *Lauréa*.



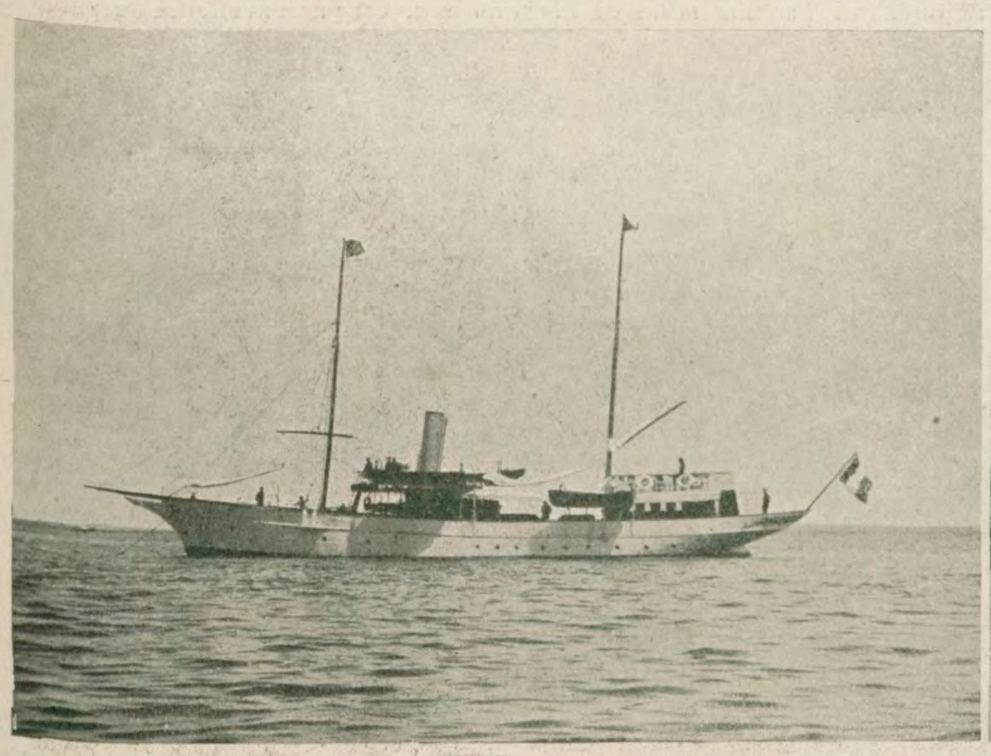
***Elmeria*, goélette américaine de la classe des 75 pieds.**

Il n'en est pas de même sur les *yachts auxiliaires*, où la machine n'est — le mot l'indique — que l'auxiliaire de la voilure. Leur gréement varie suivant l'importance de leur tonnage et va du gréement de goélette à celui de trois-mâts carré; certains sont gréés en trois-mâts goélette ou en trois-mâts barque. Construits pour marcher à la voile, ces yachts ne se servent habituellement de leur machine que lorsque le vent fait défaut ou est contraire et, dans ces deux cas, la machine devient pour eux un précieux auxiliaire.

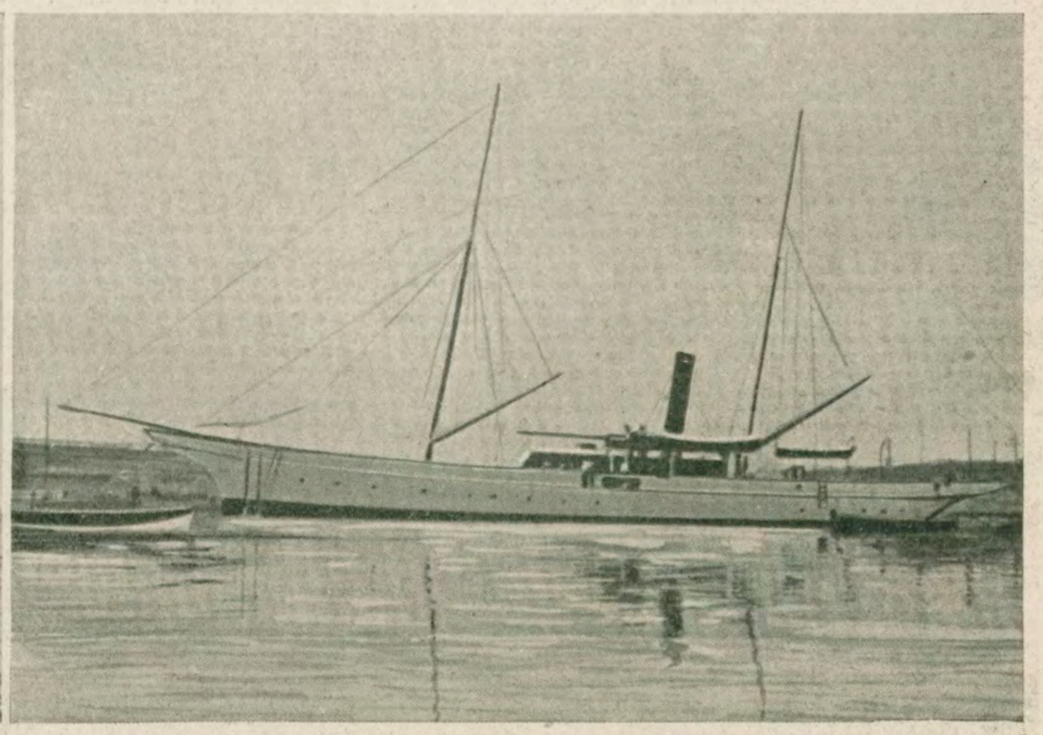
Cette nomenclature serait incomplète si, en ce temps où le pétrole et l'électricité tendent de plus en plus à remplacer la houille, nous ne disions pas un mot des *yachts automobiles*. A vrai dire, ce nom ne saurait s'appliquer aux nombreux canots à moteur mécanique qui sillonnent aujourd'hui nos rivières, et, bien que certains d'entre eux aient affronté la mer, ce ne sont quand même que des canots impropres à la navigation maritime.



Le steam-yacht *Maria*.



Le steam yacht *Wildwave*.



Lutra, steam-yacht de 186 tonneaux.

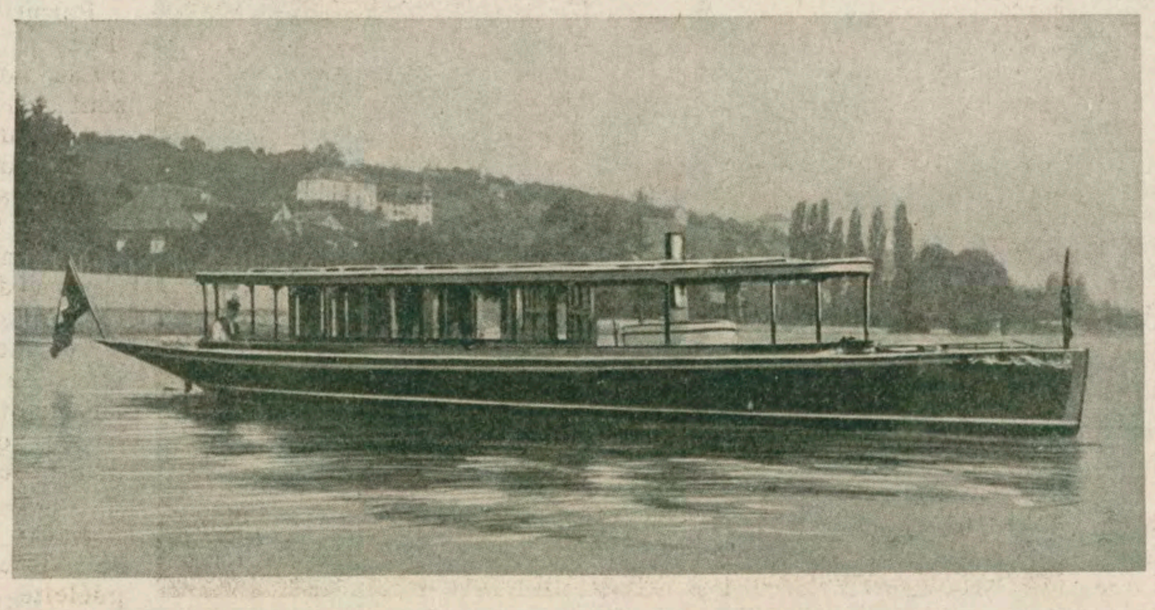
Il y a, cependant, des bateaux automobiles qui, sans être positivement aptes à tenir la mer, ont droit au nom de " yacht ". Tels le *Kondwiramur* appartenant à S. M le roi de Wurtemberg, et le *Fram*, à M. Robert Schwarzenbach, construits tous deux aux environs de Zurich et comportant l'un et l'autre des aménagements d'une parfaite élégance; ces yachts ont des moteurs du système Daimler à allumage électrique et à graisseur automatique, l'un de 27, l'autre de 16 chevaux.

Le *Fram* est un yacht très élégant et, depuis son lancement, qui a eu lieu au printemps de 1900, il a été presque constamment en service et a donné les meilleurs résultats.

Voici ses dimensions:

Longueur sur le pont....	13m87
— à la flottaison.	11 70
Bau.....	2 20
Tirant d'eau.....	0 64

Le moteur de 16 chevaux est du système Daimler et donne une vitesse normale de 17 kilomètres à l'heure. L'hélice est à trois ailes; le nombre de tours est de 480. La machine est placée en avant du milieu.



Le Fram, yacht automobile à moteur Daimler.

Le salon, tout en acajou de couleur claire, offre un aspect très séduisant. Il contient un buffet et des armoires. L'office, les W.-C. et la toilette sont disposés comme sur le *Kondwiramur*, mais naturellement avec des dimensions plus réduites.

Après le salon vient le cockpit entouré de banquettes confortables.

Harmonieux dans toutes ses parties, orné avec le plus grand goût, le *Fram* constitue un yacht à la fois élégant et solide.

Le steam-yacht *Lutra* a été construit à Greenock, en 1894, sur les plans de M. J. Scott. Voici ses dimensions:

Longueur de l'étrave à l'étambot	38m 10
Bau.....	5 53
Tirant d'eau.....	3 50

Le tonnage de douane est de 92 tx 08 net.

La construction est en acier et a été faite dans des conditions particulières de solidité.

La machine est à triple expansion, avec condensation par surface. La chaudière est timbrée à 11 kilos. Le développement de l'appareil moteur est d'environ 250 chevaux et la vitesse du yacht de 10 nœuds et demi.

La consommation est d'environ 5 tonnes par vingt-quatre heures. Les soutes contiennent 36 tonnes de charbon, quantité suffisante pour maintenir, pendant dix jours, une vitesse de 8 nœuds 1/2 à 9 nœuds. Ce yacht possède donc un rayon d'action relativement considérable.

Nous connaissons aussi des yachts cruisers à voiles qui sont pourvus d'un moteur grâce auquel, lorsqu'ils sont surpris par le calme, ils n'ont plus besoin " d'espérer " le retour du vent pour rentrer au port, et tout porte à croire que, dans un temps peu éloigné, il n'y aura plus un seul cruiser — du moins dans les faibles tonnages — qui ne soit pourvu d'un moteur auxiliaire.

HENRI PHILIPPE.

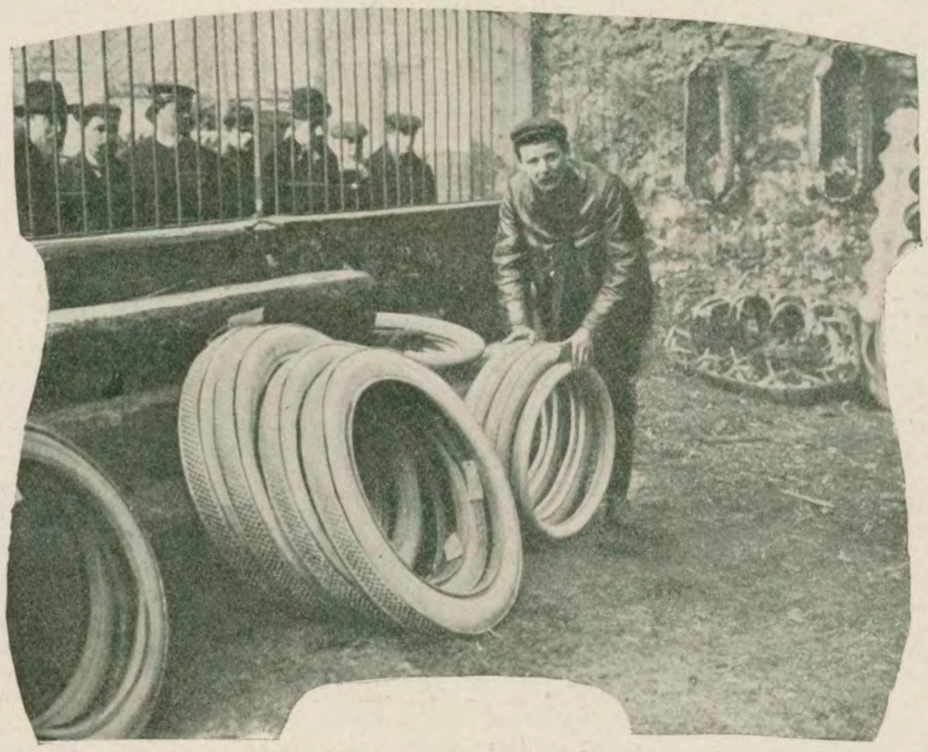
UN CONCOURS D'ANTIDÉRAPANTS

L'Automobile-Club de Seine-et-Oise a fait disputer la semaine dernière, dans ce département, un intéressant concours d'antidérapants. Les diverses épreuves d'endurance et les expériences de freinage auxquelles ont été soumis les différents systèmes d'antidérapants, ont mis en vedette tous les services qu'on est en droit d'espérer de ces protecteurs contre cet ennemi du chauffeur et surtout du chauffeur parisien : le dérapage.

◆ ◆ ◆

Sur l'asphalte uni et glissant comme un miroir, un jour de pluie ou bien tout simplement devant l'arroseur municipal, premier tenant du futur Championnat de joutes à la lance, l'automobile s'est aventurée à bonne allure.

Et soudain, sur un arrêt brusque qui a nécessité un coup de frein, ou bien même tout simplement au passage d'un rail ou de quelque partie dont le relief ou le creux a changé la ligne horizontale de roulement, voilà que la voiture se transforme en traîneau et la roue en patinoire. Vous glissez des roues arrière et vous n'êtes plus maître de votre direction. La valse commence, fort pittoresque et fort amusante pour ceux qui vous regardent, mais peu gaie pour vous, car dans Paris, avec l'encombrement de la chaussée, il faut un miracle pour que ne se produise point l'accident, et la voiture qui *dérape*, puisque c'est le terme consacré, y est aussi agréable que le distrait qui se mettrait à patiner au milieu d'un salon, à l'heure du cotillon.



La cage aux antidérapants.
Osmont choisit les antidérapants qu'il va expérimenter.

Le dérapage est quelque chose au fond d'essentiellement automobile. La voiture à chevaux ne dérape pas à vrai dire, ou si l'on emploie ce terme, il n'a pas la même signification que chez nous. Il y a, en effet, dans l'automobile, un seul corps que le dérapage emmène d'un seul coup et qui soudain flotte au gré de la direction d'une force inconnue. Avec le cheval, il n'en est pas ainsi. La plupart du temps, le cheval, qui est ferré et qui s'agrippe au sol de ses quatre sabots, continue la ligne de direction, alors que la voiture à l'arrière *chasse* et *ripe*, pour employer deux mots d'argot bien connus. Qui n'a pas senti ce phénomène en fiacre?

Il arrive aussi que le cheval se met à glisser lui-même et entraîne la voiture, mais c'est alors une simple glissade à laquelle la voiture fait réaction.

Ce n'est pas encore le dérapage qui ne peut s'obtenir que par la rigidité de l'ensemble, précieux avantage dont nous nous passerions d'ailleurs bien. Dans certaines villes comme Paris où les rues sont la plupart du temps mouillées, soit par la pluie, soit par l'arrosage, où les nécessités de l'arrêt fréquent et le passage constant du rail que nécessite la circulation trop active ont fait du dérapage article courant, l'antidérapant est devenu une nécessité véritable, et on s'explique l'intérêt soulevé dans le monde automobile par un concours analogue à celui de l'A.-C. de Seine-et-Oise. C'est que, en effet, le pneumatique aujourd'hui *l'ultima ratio* de l'automobile, est par excellence le pere du dérapage. Sa surface lisse et polie, sa faible adhérence, tout concourt à en faire le dérapeur par excellence. Or, il semble à peu près prouvé que l'on ne peut se passer de lui. Le supprimer, ne serait-ce pas tomber de Charybde en Scylla? d'un mal à un pire ?

Voilà toute la genèse d'un concours d'antidérapants.

Si le problème est simple en ses données, il est multiple et compliqué en ses solutions. Il est en somme très facile d'éviter le dérapage. Ce qui l'est moins, c'est de l'éviter en gardant au pneumatique ses avantages, ses qualités de roulement, sa légèreté, sa souplesse et sa rapidité.

Il semble d'ailleurs qu'en général on n'ait point vu le problème ainsi. Nous le poserions volontiers en disant : Le pneumatique a divers avantages et, entre autres inconvénients, celui du dérapage. Cet inconvénient est moins considérable que les

Ceux qui fabriquent la boue.
Un dérapage sans boue n'est guère possible, aussi les commissaires en font-ils fabriquer par des cantonniers en vue des expériences. Belle ironie !

Le terrain est préparé.
Sur un terrain bien boueux, les concurrents exécutent les expériences de dérapage. Grâce à ses antidérapants, voici un concurrent qui s'est comporté à merveille.

Les inévitables spectateurs.
Le pâtissier, le boulanger et l'épicier.

Un autre spectateur !

M. Michelin, le directeur bien connu des pneumatiques qui portent son nom, suit avec intérêt les expériences du concours d'antidérapants, auquel, d'ailleurs, il n'a pas pris part.

avantages en question. Donc il doit se subordonner à eux.

Mais beaucoup ont pris le problème à l'envers et ils ont posé tout d'abord la nécessité de supprimer le dérapage sans s'inquiéter de savoir s'ils ne supprimaient point également toutes les qualités du pneumatique. Dans cette occurrence, c'est donc tourner autour de la question et non pas la résoudre. Voilà pourquoi également le Concours de l'A.-C. de Versailles est l'un des seuls où cette question ait été bien posée, car on s'y est préoccupé de faire démontrer aux pneumatiques leurs qualités propres, avant de faire montre de leurs qualités d'antidérapage.

Maintenant, au point de vue humoristique, vous aurez toujours les partisans du dérapage, entre autres un mien ami, très intime, qui soutenait que sans le dérapage il n'aurait jamais vendu la voiture qu'il avait placée, et c'était la seule. C'était une voiturette Bollée à 2 places, et l'on sait avec quelle facilité légendaire dérapait l'engin. Il voulait vendre le sien à un Anglais qui demanda une expérience : « Je demande surtout, dit l'insulaire, que la voiture tourne bien et vire facilement. »

L'ami essaie d'abord en promenant la dame qui revient enchantée, mais déclare que la direction est un peu difficile.

« Aoh ! fit l'Anglais, j'essaie moa-même.»

Les voilà partis. Ils remontent l'avenue des Champs-Elysées à toute vitesse. Au Rond-Point, un encombrement. Mon ami, la mort dans l'âme, freine sur le pavé de bois mouillé.

Patatras ! un tour complet et sur place l'engin dérape en un tête-à-queue splendide qui le fait tourner cap sur cap pointant d'où il venait.

« Vous voyez, dit mon ami très froidement, comme elle vire facilement.

— Splendide ! » dit l'Anglais, qui acheta aussitôt l'engin.

Allons donc, après cela, dire du mal du dérapage !

GEORGES PRADE.

Les commissaires-métreurs.

MM. Bourcier de St-Chaffray et le commandant Ferrus mesurent la distance couverte par un concurrent après un arrêt brusque sur le terrain gras.

L'Escrime à la Préfecture de Police

UN ASSAUT ENTRE MM. GUILLAUME ET TOUNY FILS

L'escrime est en grand honneur à la Préfecture de Police qui possède une salle d'armes très fréquentée et dont la Vie au Grand Air *a eu l'occasion de parler récemment. L'instantané que nous reproduisons montre que jeunes gens et chefs de service suivent avec un intérêt égal les séances d'entraînement. On y voit (de gauche à droite), sur les fauteuils de droite, MM. Mouquin, directeur des recherches; Laurent, secrétaire général de la Préfecture; Touny, directeur de la police municipale, et M. Georges Breittmayer, l'escrimeur bien connu. Le préfet lui-même ne dédaigne pas d'assister aux poules, quand ses loisirs le lui permettent.*

Un nouveau gymnase

La Butte Montmartre fut, pendant une vingtaine d'années, le coin de Paris où s'ouvraient aux amateurs et aux professionnels de l'athlétisme les gymnases les plus curieux et les plus pittoresques. Depuis dix ans, tous les lutteurs du monde entier s'entraînaient chez Pons, avenue des Tilleuls. Aussi bien, est-il peut être exagéré d'attribuer le qualificatif de "gymnase" à des salles basses et obscures souvent agencées dans des caves et où l'air

✣ ✣ ✣

Le gymnase le plus connu sur les hauteurs montmartroises fut celui de l'avenue des Tilleuls : le gymnase Paul Pons. Il ne reste plus trace aujourd'hui des anciens locaux qu'il occupait. Le patron, l'enseigne et la clientèle se sont transportés ailleurs ; la pioche des démolisseurs a fait place nette

Un groupe de jeunes amateurs à l'entraînement au nouveau gymnase Pons de la rue Véron.

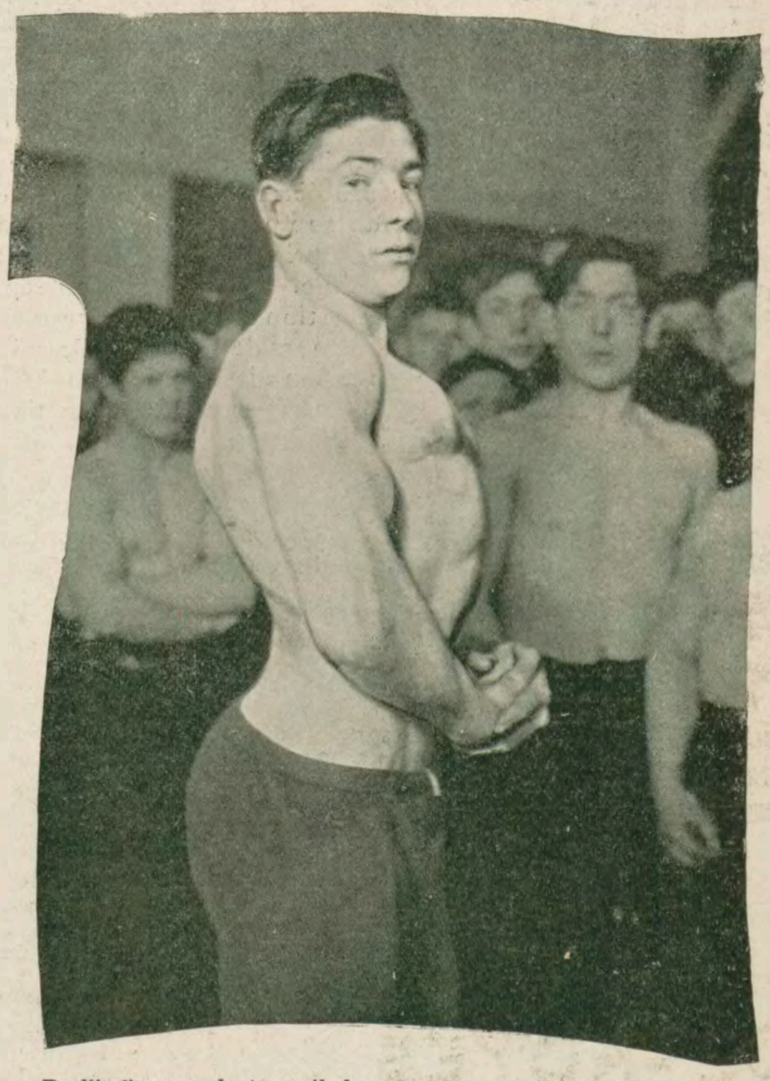
Une jolie double planche aux anneaux.

du bâtiment où il se nichait. Dans quelques mois s'élèvera à sa place une maison de rapport, car le capital ne respecte pas le pittoresque improductif.

Ce fut un coin bien curieux et un milieu bien étrange. On l'ignorait assez généralement jusqu'au moment où la *Vie au Grand Air* attira sur lui et sur ses habitués l'attention de personnes qui ne soupçonnaient pas le curieux de son existence et ne songeaient guère à y mettre les pieds.

Avant d'être le gymnase Pons, l'arène de l'avenue des Tilleuls fut le gymnase Joigneret. Ce Joigneret, préalablement établi dans un sous-sol très achalandé de la rue Mazagran — dans la maison qu'habita longtemps Henri Brisson, le président de la Chambre des députés — ce Joigneret, voyant sa clientèle s'augmenter, estima un beau jour qu'il avait droit au confortable d'un rez-de-chaussée et transporta son matériel à Montmartre, avenue des Tilleuls, ainsi dénommée parce que, il y a quelque quarante ans, elle était plantée de marronniers ; — il s'installa dans une petite bicoque qui devait un jour avoir son heure de célébrité. Joigneret vendit à Paul Pons, qui s'affirmait de jour en jour comme un lutteur de tout premier ordre. Les succès se succédèrent pour Pons qui devint champion de France et dut voyager. Il passa la maison à M. Sonnois, qui la dirigea jusqu'au jour où la nécessité de s'agrandir se fit tellement sentir qu'il jugea que le gymnase Pons devait se transporter dans de plus vastes locaux.

Aujourd'hui, l'enseigne de la maison se balance 16, rue Véron. L'arène de l'avenue des Tilleuls est devenue un vaste gymnase avec rez-de-chaussée, galeries de 1er étage, salles de douche. On y a fait de la boxe, de l'escrime, du bâton, de la lutte, des poids, etc., etc. On y fait même de sérieuses manilles après l'entraînement. Toute la clientèle de l'ancienne maison a transporté son petit baluchon dans le nouvel établissement Pons : Laurent le Beaucairois, Vervet, Dumont, Antonitch et l'armée des amateurs qui suivent aveuglément leur chef de file.



De l'influence du travail des anneaux sur le développement des dorsaux et des pectoraux.

Le travail des haltères au nouveau Gymnase Pons.

Sur la Butte

ne pénètre que par de rares soupiraux. Sous le rapport de l'originalité, ces dernières sont extrêmement curieuses à observer. Malheureusement — ou heureusement, comme vous le voudrez — le vieux s'en va pour faire place au neuf ou disparaître complètement. Le besoin de modernisme à outrance supprime peu à peu les vieilles bicoques où les athlètes connurent de bons et de mauvais jours.

✣ ✣ ✣

Le nouveau gymnase, qui répond au goût du jour, prend rang dans les établissements classés et agencés.

On vient de l'inaugurer samedi dernier, et le ban et l'arrière-ban de la jeunesse montmartroise s'y étaient donné rendez-vous. Les traditions paraissent avoir suivi le matériel d'une rue à l'autre. Chacun travaille, sans aucune contrainte, avec une belle indépendance qui crée un chaos, un désordre assez curieux.

Une autre vieille coutume qui n'a pas disparu : le tarif des 30 centimes. Tout le confort que l'on pourrait imaginer ne saurait rien changer aux "six sous de chez Pons". Le gymnase a sa bibliothèque sportive. Pons, à ses moments perdus, a commis une plaquette : *Lutte et Lutteurs*, publiée par notre confrère L. Manaud, de l'*Auto*.

Au cours de la soirée inaugurative, nous avons pris, au hasard de ce qui se passait, les diverses photographies qui animent ce texte. Une des plus curieuses est celle d'un tout jeune homme qui, par le seul travail des anneaux, est arrivé à un développement assez rare des pectoraux et des dorsaux.

FIORAVANTI.

AUTOUR DES SPORTS

SOIBUD

Nous avons appris avec regret la semaine dernière la mort de Soibud, le coureur cycliste bien connu. Soibud, de son vrai nom Louis Dubois, avait un peu plus de 29 ans et s'était retiré depuis quelque temps déjà de la piste. Sans avoir été un véritable champion, Soibud fut néanmoins un stayer de bon ordre et remporta plusieurs victoires intéressantes. Il gagna en 1804 une course de six heures à Bordeaux battant Huret, Lumsden et Williams-Martins. La même année, il se classa troisième dans le championnat de France de 100 kilomètres, derrière Huret et Jacquelin. Ces temps derniers, il monta sur les motocyclettes et devint entraîneur. Malheureusement, le pauvre garçon dut quitter le quartier des coureurs, miné par la maladie qui devait l'emporter. Nous adressons un dernier adieu à celui que la mort emporte en pleine jeunesse et qui laisse des regrets chez tous ceux qui le connaissent.

(Cl. Barenne.)
SOIBUD

LEVEGH

Une autre triste nouvelle nous est parvenue lundi soir. Nous avons, en effet, appris avec douleur la mort de Velghe, le chauffeur bien connu, triomphateur de plusieurs grandes épreuves automobiles et qui fut un moment un des rois de la vitesse. Velghe s'était retiré des luttes sportives depuis longtemps déjà, miné par le mal qui devait l'emporter si jeune et le ravir à sa famille et à ses nombreux amis. Velgge était un véritable sportsman, dans toute l'acception du terme.

LEVEGH

Pratiquant ou ayant pratiqué un peu tous les sports, il courut à bicyclette sous le pseudonyme de Levegh et fut ensuite un des premiers adeptes de l'automobile et un de ceux qui firent le plus pour la diffusion de ce sport et la prospérité de cette industrie. Vainqueur, sur sa fameuse 24-chevaux Mors, des courses Paris-Toulouse, Bordeaux-Périgueux-Bordeaux en 1900, il disputa, en 1901, la seconde Coupe Gordon-Bennett, gagnée par Girardot.

La mort de Velghe jette un voile de deuil sur notre monde automobile et sur l'Automobile-Club de France dont il fut un des tout premiers membres. Nous conserverons tous un souvenir ému de ce vaillant et courageux sportsman, et que notre pauvre ami reçoive ici un dernier hommage de notre grande et douloureuse sympathie.

LE TOUR D'AVIGNON

Le Stade Avignonnais vient de faire disputer une intéressante course pédestre dite " le Tour d'Avignon ". Tous les champions de la région avaient répondu en grand nombre à l'appel des organisateurs et c'est devant plus de 15.000 personnes que l'épreuve s'est

LE TOUR D'AVIGNON
L'arrivée du vainqueur.

courue. La victoire est revenue à Brenon, du Sporting Club de Marseille, qui a couvert la distance en 35 m. 21 s. 2/5 devant Baille et Roubeaud dans l'ordre.

UN MATCH DE RUGBY A LA PISTE MUNICIPALE

Le Sporting-Club Universitaire de France s'est rencontré dimanche dernier en un match de football rugby avec l'Union Athlétique du 1er arrondissement.

L'U. A. I. débute avec quatorze joueurs dont trois équipiers seconds; aussi jouet-elle sans aucune conviction. Le S. C. U. F. marque aussitôt un essai.

Les trois-quarts du S. C. U. F., malgré de nombreuses passes, ne peuvent arriver à nouveau au but adverse, et l'U. A. I. égalise les points par un essai.

Le S. C. U. F. mène toujours le jeu dans

LE MATCH S. C. UNIVERSITAIRE CONTRE U. A. 1er ARRONDISSEMENT
Une mêlée.

la seconde mi-temps, et marque deux essais, bien chanceux, qui lui donnent la victoire. Toutes ses lignes ont bien joué. Il aurait dû, cependant, gagner plus facilement; il est vrai que les trois-quarts et les demis de l'U. A. I. ont présenté une bonne défense.

M. BELLAN

On abuse souvent dans la presse du mot de " sympathique ", qu'on applique à toutes sortes de gens.

Ce n'est pas le cas quand on parle de M. Léopold Bellan, syndic du Conseil municipal de Paris, qui est bien l'homme le plus aimable et le plus bienveillant du monde. A l'Hôtel de Ville, amis et adversaires rendent hommage à sa parfaite courtoisie.

(Cl. Walery.)
M. BELLAN
syndic du Conseil Municipal de Paris.

M. Bellan est un grand ami des sports auxquels il prodigue d'incessants encouragements. Si une épreuve est intéressante et utile, ses organisateurs peuvent être certains d'obtenir, grâce à M. Bellan, le patronage de la Ville de Paris.

LE GRAND PRIX DE CANNES

Gros succès pour la réunion de courses organisée sur la piste de la jetée Albert-Edouard par le club de la Pédale de Cannes sous le patronage du Comité des fêtes. La plupart des grandes sommités vélocipédiques du littoral et de la région étaient représentées.

LE GRAND PRIX DE LA VILLE DE CANNES

L'épreuve principale de la réunion était le Grand Prix de Cannes qui a été enlevé par Ehrmann devant Moussier. Meunier et Michiels, dans l'ordre.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE DE LA BOUCHERIE

Le Championnat de lutte amateur organisé par l'Association Sportive de la Boucherie a pris fin la semaine dernière, après avoir obtenu le plus éclatant succès. Olivier, un jeune athlète lutiant déjà avec science, a été proclamé champion de la Boucherie.

Le classement par catégories est le suivant :

Poids légers : 1. Bourguignon, 2. Kurtz, 3. Maury.

Poids moyens : 1. Olivier, 2 Billandy, 3. Methais.

Poids lourds : 1. Blanvillain, 2. Landoin.

Poids plumes : Lacour.

Classement général : 1. Olivier, 2. Blanvillain, 3. Bourguignon, 4. Methais, 5. Billandy, 6. Kurtz, 7. Maury, 8. Landoin.

OLIVIER
vainqueur du Championnat de lutte de la Boucherie.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

L'Association Vélocipédique Rouennaise constitue avec le concours de quelques notabilités rouennaises, un Comité ayant pour but l'organisation d'un cortège essentiellement automobile et cycliste qui parcourra les principales rues de la ville le jour de la mi-carême, au bénéfice des différentes œuvres locales.

Le Comité de cette cavalcade est placé sous la présidence d'honneur de M. le préfet de la Seine-Inférieure, M. le maire de la ville de Rouen, M. Waddington, sénateur, président d'honneur de la Société.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Pneu de Motocyclette

DU CHOIX D'UN PNEU POUR MOTOCYCLETTE — DOIT-IL ÊTRE A TALON OU A TRINGLES ? — LA CHAMBRE A AIR A EMBOUTS.

La dernière application du moteur à pétrole, la motocyclette, fait chaque jour un plus grand nombre d'adeptes. Sa faveur est méritée par sa simplicité, sa rapidité et le coût modéré de son entretien. C'est pour cela que nous croyons être agréables à notre clientèle en lui donnant *quelques conseils pratiques* sur le choix d'un pneumatique qui puisse donner satisfaction à la personne qui s'en sert.

Le choix du motocycliste doit s'exercer : 1° **sur le type à adopter.** Sera-t-il à tringles ou à talon ?

2° **Sur la grosseur du boudin.** Nous nous sommes déjà expliqués dans un précédent article sur les raisons expérimentales qui nous font préférer pour la bicyclette le pneumatique *à talon* au pneumatique *à tringles*.

Les raisons qui nous ont fait préférer le pneu à *talon* pour la bicyclette sont encore plus en faveur de ce type pour la motocyclette.

Avec un pneu à talon vulcanisé, vous n'aurez pas d'ennuis. Votre chambre à air ne risquera pas d'être abîmée par les tringles qui tournent autour de la jante. L'*échauffement* produi par l'effort du moteur et la vitesse ne peuvent pas décoller le caoutchouc de la toile, car dans un pneu vulcanisé les toiles et la gomme forment un tout bien homogène et *le décollage* est impossible. Le pneu à talon vulcanisé dure plus longtemps qu'un pneu collé à tringles, et si son prix d'achat est plus élevé, l'usage plus long que vous en faites le rend en somme *plus économique*.

Enfin, en aucun cas, un pneu à talons solidement maintenu sur sa jante par l'écrou de la valve et par le boulon de sécurité, ne peut sortir de son logement sans la volonté de son propriétaire. Il n'en est pas de même d'un pneu à tringles, maintenu sur la jante par la seule pression de l'air : que cette pression vienne à être insuffisante, et dans un virage l'enveloppe peut sortir de sa jante.

Si bien établi que soit un pneu, si étudiée que soit sa construction, le motocycliste ne sera jamais à l'abri de la crevaison stupide. Comparez *la facilité de montage et de démontage d'un bon pneu à talon* avec les efforts qu'il vous faudra faire pour démonter un pneu à tringles.

Dans le premier cas, vous pourrez aisément faire votre réparation, le démontage de l'enveloppe se fera à la main sans le secours d'aucun outil, et vous pourrez vous moquer de vos compagnons qui, munis de pneus à tringles, sont obligés, pour réparer, d'employer des leviers, *une ou plusieurs minutes*, et de s'écorcher les doigts, car il est à remarquer qu'une enveloppe à tringles qui sort si bien de la jante dans un virage s'obstine à rester en place lorsqu'au contraire, retardé par une crevaison, vous avez besoin de réparer vite.

Nous sommes donc bien fondés à recommander le pneu à talon, parce que seul il a pu donner satisfaction sur les voitures à moteur.

Il reste maintenant à examiner **quelle section doit avoir ce pneu.**

Comme pour la voiture, nous vous recommandons de prendre tout de suite *le plus gros pneu*, c'est-à-dire le pneu de 55.

Le volume étant plus considérable, les cahots sont amortis bien mieux qu'avec un pneu de faible section, et, enfin, ce type pouvant supporter un poids plus lourd, résistera mieux aux efforts du moteur et fera un usage de plus longue durée.

Là, comme pour le pneu voiture, l'emploi de la *double semelle* est tout indiqué.

Si simple que soit une motocyclette, la roue arrière étant motrice, son démontage est très long et très ennuyeux, et si vous n'êtes pas mécanicien, vous risquez fort d'abîmer ou de fausser quelque pièce essentielle. Cependant, il peut vous arriver une avarie qui nécessite le remplacement de votre chambre à air arrière, et la seule pensée de cette corvée peut vous éloigner de l'achat de l'engin rapide et léger qu'est la motocyclette.

Si vous avez eu soin de munir votre véhicule de pneumatiques Michelin vulcanisés à talon avec chambres interrompues, cet ennui vous sera évité et rien ne vous sera plus commode que de remplacer sur route votre chambre à air, sans démonter votre roue et sans toucher à aucun boulon.

En vous munissant d'une chambre à air de rechange, vous pourrez vous éviter les ennuis des réparations hâtives sur le bord du fossé, et en cas de crevaison, vous pourrez repartir, en perdant le minimum de temps.

La chambre à air Michelin à *embouts* est classique, elle est employée par de nombreux cyclistes, qui sont tous enchantés de ses avantages.

Au cours de la saison dernière, nos embouts ont encore été perfectionnés et nous n'hésiterions pas à dire que ceux qui sont livrés maintenant sont parfaits, si la perfection était de ce monde.

Mais... il y a un mais. L'emploi de ces chambres n'est possible que dans les pneus à talon où l'enveloppe est absolument fixe sur la jante, et où, par suite du peu de profondeur de la jante, les embouts ne sont pas déformés. Nous ne conseillons pas leur emploi dans des pneus à tringles.

En résumé, si vous achetez une motocyclette, exigez :

Des pneus à talon vulcanisé Michelin, de 50 ou 55 de boudin avec chambres interrompues. Emportez une chambre interrompue de rechange, et vous pourrez goûter sans arrière-pensée les charmes de la locomotion nouvelle.

MICHELIN ET Cie.

N. B. — Nous rappelons à notre clientèle que pour les réparations les délais minimum sont :

Huit jours pour les chambres à air voiture;

Vingt jours pour les enveloppes voiture transport non compris.

FINANCE

Courte Panique

Sans autre cause que des rumeurs vagues et fausses, lancées par des spéculateurs à la baisse la Bourse de Paris fut, le 20 février, en véritable panique : toutes les valeurs, toutes sans exception, subirent, grâce à l'affolement du public, des dépréciations aussi énormes qu'injustifiées.

Dès la séance suivante, grâce à la presse qui avait rassuré l'opinion, grâce aux mesures de surveillance prises d'accord entre le ministre des finances et le syndic des agents de change, une reprise sérieuse s'opéra, qui, depuis lors, n'a fait que s'accentuer.

Maintenant, pour juger l'état sanitaire de la place, il faut attendre le jour des règlements pour la liquidation de fin février

En attendant, marquons le pas et enregistrons la fermeté inébranlable de quelques titres connus déjà de nos lecteurs, tels les *Charbonnages des Alpes*, l'action *Larymna* (favorablement influencée par les nouvelles reçues de l'exploitation), les *Houillères de la Corrèze* (secondées par les publications dues à la société et qui indiquent que le charbon obtient un cours très élevé à 28 francs), la *Société Française de Charbonnages* qui délivre désormais les titres définitifs et a déjà exercé son activité par différentes interventions financières). Toutes ces valeurs ont vaillamment résisté à la crise du marché C'est le propre des titres qui sont en portefeuille et, conséquemment, à l'abri de la spéculation.

C. LEVRAI.

CHASSE

Exposition canine de Paris

Le Comité de la Société Centrale pour l'Amélioration des races de chiens en France, réuni dans sa séance du 15 février, a décidé que sa 34e Exposition canine annuelle de Paris aurait lieu du 20 au 27 mai, sur son emplacement habituel de la Terrasse des Tuileries.

Il a pris différentes décisions intéressant les éleveurs, et a voté, notamment, la création de prix supplémentaires pour certaines races de chiens de chasse.

Le programme des conditions exigées pour exposer sera envoyé à toute personne qui en fera la demande au Secrétariat, 40, rue des Mathurins.

NOS 50 HORS-TEXTE

CASTERÈS

Victor Casterès est considéré dans le monde de la boxe comme le rival de Charlemont.

Charlemont et Casterès, Casterès et Charlemont sont les deux premiers noms qui viennent à l'esprit dès que l'on parle de boxe française. En fait, Victor Casterès s'est taillé une réputation de premier ordre, et comme exécutant, et comme professeur.

Les nombreux assauts qu'il a soutenus ont mis en valeur ses qualités de vigueur, de vitesse et de jugement.

Ses succès de professeur se sont affirmés au dernier championnat, un de ses élèves, Toutard, s'étant adjugé le titre de champion de France de boxe française.

AUTOUR DES SPORTS

UNE COURSE AUTOMOBILE DE CÔTE A MARSEILLE

L'Automobile-Club de Marseille vient d'organiser avec succès, sous le patronage de l'A. C. F., un concours de côte sur le boulevard Périer, en plein Marseille.

L'itinéraire comportait un parcours de 1.000 mètres, sur une côte de 8 o/o au départ, 14 o/o au raidillon et 6 o/o à l'arrivée. Pour corser la difficulté du parcours, la côte était en lacets et les concurrents avaient quatre virages à angle droit.

Les concurrents étaient divisés en trois catégories :

1° Voitures de 1 à 12 chevaux;
2° Voitures de 12 chevaux et au-dessus;
3° Voitures à carrosserie fermée.

LA COURSE DE CÔTE DE MARSEILLE
M. Meyer, gagnant de la 1re catégorie.

Les prix consistant en très beaux objets d'art et en médailles ont été décernés comme suit :

Première catégorie. — 1. Meyer (Peugeot 10 ch.); 2. Biétron (Panhard 10 ch.); 3. Laurent (Mors 8 ch.); 4. Ducreux (Panhard 12 ch.); 5. Espinasse (Richard).

Deuxième catégorie. — 1. Cotte (Pelain 20 ch.); 2. Blachette (Gladiator 16 ch.); 3. Lenhardt (Turcat 24 ch.).

Troisième catégorie. — 1. Gras (Turcat-Méry 20 ch.); 2. Benet (Peugeot 18 ch.); 3. Pradel (Peugeot 5 ch.).

LE CROSS-COUNTRY INTERPATRONAGES

L'Association Sportive du Patronage d'Issy a fait disputer dimanche dernier avec succès une épreuve de cross-country ayant pour

LE DÉPART DU CROSS INTERPATRONAGES

but de réunir une dernière fois, avant le Cross de la Commission centrale des Patronages, les équipes qui devront courir le 13 mars. L'épreuve disputée sur 16 kilomètres à Issy-les-Moulineaux a été gagnée par Baton devant Dard et Brandon, dans cet ordre.

LE DUEL DUBOIS-DAMOTTE

A la suite d'une polémique, au courant de laquelle sont nos lecteurs, MM. Dubois et Damotte se sont battus en duel la semaine

LE DUEL DUBOIS-DAMOTTE

dernière, à Paris. Le combat, très vivement mené de part et d'autre, s'est terminé à la seconde reprise, par une blessure profonde que M. Damotte reçut au mollet gauche.

LE PREMIER DES Chocolats AU LAIT

Dépôt Central pour la France : — 53 — Boulevard de Strasbourg PARIS

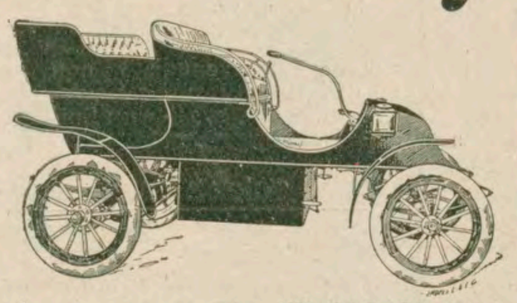
POUR CROQUER

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, Directeur des Cycles et Motocyclettes "ALCYON" concessionnaires exclusifs pour la France, PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

Société Anonyme des Plaques et Papiers Photographiques

A. LUMIÈRE & SES FILS

Capital : 3.000.000

Usines à Vapeur : R. St-Victor, Cours Gambetta, R. St-Maurice et R. des Tournelles

LYON-MONPLAISIR

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'Argent

ÉTIQUETTES JAUNES — Plaques rapides
ÉTIQUETTES BLEUES — Plaques extra-rapides préparées pour les Vues instantanées et les Portraits.
ÉTIQUETTES ROUGES — Plaques lentes pour Positives

Plaques sèches Orthochromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
SÉRIE A. Plaques sensibles au jaune et au vert. — SÉRIE B. Plaques sensibles au jaune et au rouge.

Plaques sèches Panchromatiques au Gélatino-Bromure d'argent
Sensibles au rouge, au jaune et au vert

Plaques sèches Anti-Halo au Gélatino-Bromure d'argent

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'argent. Spéciales pour la Radiographie

Papiers au Citrate d'Argent pr l'obtention d'épreuves positives par Noircissement direct
PAPIER BRILLANT et PAPIER MAT

Papiers pour Développement au Gélatino-Bromure d'argent
MARQUE A : Pour l'obtention des Positives au Châssis-Presse. — MARQUE B : Pour Agrandissements. — MARQUE C : A Surface brillante — MARQUE F : Papier mat « Porcelaine ».

CARTES POSTALES au Citrate d'argent et au Gélatino-Bromure d'argent

Développateurs DIAMIDOPHÉNOL. — Diamidorésorcine. Hydramine. Paramidophénol. — Acide pyrogallique et Acétone

SULFITES de SOUDE CRISTALLISÉ et ANHYDRE
PHOSPHATE TRIBASIQUE DE SOUDE
NOUVEAU FIXATEUR (Hyposulfite de Soude, Acide et Anhydre)
NOUVEL AFFAIBLISSEUR AUX SELS DE PEROXYDE DE CÉRIUM (en une seule solution)
RENFORÇATEUR A L'IODURE MERCURIQUE et au SULFITE DE SOUDE (en une seule solution)

PHOTODOSES LUMIÈRE (1) Produits purs comprimés pour les divers usages photographiques.

CINÉMATOGRAPHE de MM. Auguste & Louis LUMIÈRE

(1) Les Photodoses Lumière sont préparées par la Société des Produits Chimiques de Fontaine-sur-Saône.

PLANTES VIVACES
ARBRES PÉPINIÈRES BALTET, O. ✻, C. ✻ TROYES

Arbres fruitiers, sélection extra des meilleures variétés de chaque saison, pour table pour Cidre, pour Kirsch, etc. Arbres d'ornement, pour routes, avenues, parcs. Arbustes variés (*Prix réduits*). Rosiers *tiges et nains*, Plantes vivaces, Fleurs, etc. Fraisiers, Asperges.
ETIQUETAGE TRES EXACT — CATALOGUE FRANCO
HORS CONCOURS Membre du Jury Exp. univ. de 1889 et de 1900

OFFICIERS MINISTÉRIELS

A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. de Paris, 15 mars 1904.

1° PLACE VENDOME, N° 22, rue des Petits-Champs, 99 et pl. Marché-Saint-Honoré, 29. Cont^e 2.095^m99. Mise à prix : 2.100.000 francs.

2° PLACE VENDOME, N° 24, rue des Petits-Champs, 101. C^ee 708^m99. Mise à prix : 1.200.000 frs. M^e MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not. qui délivre permis visiter.

TERRAIN à NEUILLY-s-SEINE, r. du Château, 6. Sup 279^m. M. p. 25.110 f. Adj. 17 mars 1904 2h. Hôtel-Ville Neuilly s/S. s'ad. M^e BRAULT, not.

Vente au Palais le 19 mars 1904, 2 heures :

1° MAISON A MEUDON r. de la Bourgogne, 12. C^e 840^m env. Revenu br. 1.100 fr. M. à prix : 12.000 francs.

2 MAISON A MEUDON r. des Mouchettes, 6. Contenance : 370 m. environ. Revenu brut, 900 francs. Mise à prix, 10.000 francs.

3° TERRAIN A VANVES Rue de Paris, angle de la rue Lucien. Contenance, 200 mètres environ. Mise à prix, 4.000 fr. S'ad. à M^es MARQUIS-BOUDAILLE, avoué, 20, rue Royale ; Passion, avoué à Paris et Pierre, notaire à Meudon.

PROPTÉ 593^m, rue des Marais, 42 (10e), pouvant servir p^r installation commerciale ou industr. A adj. ch. not., 15 mars 1904. Mise à prix 130.000 f. M^e HUGUENOT, not., 50, rue La Boëtie.

VILLE DE PARIS Adj. 1 ench. Ch. not., 22 mars. **TERRAIN** angle rues Rosa-Bonheur et Bouchut. Sup. 392^m27. M. à p. 150 f. le m. S'ad. aux not. M^es DELORME, 11, r. Auber et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, dép. de l'ench.

3 Mais. à Paris : 1° **R. St-LAZARE** 74, C^e 1.013^m. 2° r. St-Honoré, 172, et r. Croix-Pts. Champs, 1. R. 39.435 et 9.000. M. à p. 400.000 et 100.000 f. **HOULGATE** Villa meublée avec grand jardin. M. à p. 100.000 fr. A adj. Ch. Not Paris, 22 mars 1904. S'ad. aux not. M^es Vincent, Courcier et G. MOREL D'ARLEUX, 15, r. Saints-Pères, dép. ench.

MAISON 81, rue Vieille-du-Temple. Cont^e 220^m. R. br. 7.570 f. M. p. 75.000 f. Adj. 1 ench. Ch. Not. Paris, 22 mars. M^e F. DELAPALME 8, r. Villersexel.

VENTE au Palais le 17 mars 1904, à deux heures

MAISON DE RAPPORT A PARIS

Rue Ramponneau, 49 (20e arrondissement).
Contenance . . . . . 550 mètres
Revenu brut . . . . . 15.760 francs
Mise à prix . . . . . 169.167 francs

S'adresser à M^e BRIQUET, avoué à Paris, 88, rue de Rivoli et à M^es JULLIARD et BERTIN, avoués et à M. Morel, architecte.

VENTE au Palais le 10 mars 1904, à 2 heures en deux lots :

UNE PROPRIÉTÉ A LEVALLOIS-PERRET

passage Touzelin, 7.
Revenu brut : 1.600 francs
Mise à prix : 25.434 francs

UNE PROPRIÉTÉ A LEVALLOIS-PERRET

passage Touzelin, 35.
Revenu brut : 1.050 francs.
Mise à prix : 10 500 francs.

S'adresser à M^es PELLETIER, Beaugé, Juilliard, Delinon, Bertin, avoués; Taupin, notaire à Clichy.

ST-MANDÉ Pté, r. Eugénie, 13, et av. Tourelle, 14 Mon rapp. et pavill. C^e 831^m 25. R. br. 5.800 f. M. à p. 80.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 22 mars. M^e COTELLE, not., 25, bd Beaumarchais.

2 Mons r. des Boulangers : 1° n° 34 av. TERR. C^e 945 m.; 2° n° 36. C^e 440 m. Rev. br. 7.275 et 8.220 f. M. à p. 60.000 f. chaque. A adj. s. 1 ench. ch. not. 22 mars. M^e DAUCHEZ, not., 37, quai Tournelle.

MAISON place **St-SULPICE** 7, angle rue Férou, 1 et 3, Canivet, 6. C^e 230 m. R. br. 23.815 fr. M. à p. 250.000 fr. A adj. s. 1 ench. ch. not. 22 mars. M^e DAUCHEZ, not., 37, quai Tournelle.

A LOUER **CHATEAU** de style moderne à 5 min. gare Tergnier, ligne Paris-Bruxelles, jard., pelouses, parc, bois, tout clos, ens. de 11 hect. S'ad. M^e DEGISORS, not., La Fère (Aisne).

BELLE PROPRIÉTÉ à TRÉON (E.-et-L.), avec conf. moderne. Communs, parc, jardin. Cont. 16.000 m. Beau pays de chasse et pêche, à vendre p. ad. ud. le 14 mars 1904, à 2 h. en l'étude de M^e DUPONT, not. à Dreux (E.-et-L.).

LES CHIENS

Notions élémentaires illustrées sur l'élevage, l'alimentation, les races, les maladies.
Envoi *franco* sur demande à
SPRATT, 38, rue Caumartin, PARIS

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — H.-L. MOTTE, directeur.

Le Gérant : JARRIGE.